



DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT  
Commune d'Abeilhan

## Révision générale du Plan d'Occupation des Sols valant Élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intégrant Évaluation Environnementale du PLU



### Annexe 4 : Schéma cyclable de la Communauté de communes des Avant-Monts

Élaboration du PLU engagée par  
DCM du 28 avril 2008

Élaboration du PLU arrêtée par  
Délibération du Conseil Municipal (DCM) du 24 juillet 2023  
Délibération du Conseil Communautaire (DCC) du 6 novembre 2023

Élaboration du PLU approuvée par  
DCM du  
DCC du





**ADEME**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie



# ELABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES AVANT-MONTS

## Rapport de synthèse

Communauté de Communes des Avant-Monts – juin 2021



2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

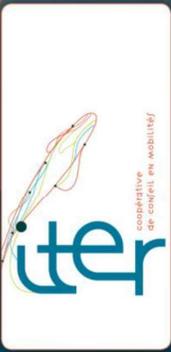
18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

# SOMMAIRE

- ❖ Phase 1 – p3 à p42
- ❖ Phase 2 – p43 à p85
- ❖ Phase 3 – p86 à p110

## Phase 1 – Diagnostic Stratégique



2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

## Sommaire - phase 1



01

**Rappel de la  
démarche et  
contexte territorial**



02

**Mobilité & potentiel  
cyclable sur le  
territoire**



03

**Etat des lieux des  
infrastructures et  
services existants**



04

**Hierarchisation des  
objectifs et leviers  
d'actions mobilisables**

# Rappel de la démarche et contexte territorial



# Contextualisation et objectifs du schéma

Les déplacements réalisés à vélo pour des **motifs du quotidien** (travail, achats, école ...) supposent un seuil de temps de déplacement au-delà duquel le vélo n'est plus attractif. C'est pourquoi le schéma s'attachera en priorité à développer les **liaisons cyclables les plus pertinentes pour ce type de déplacements** et en rabattement vers **les lieux d'intermodalité**, en s'appuyant sur les liaisons et **infrastructures existantes**, mais aussi les **liaisons touristiques**.

## Les 4 modes d'utilisation du vélo



### Quotidien

- Déplacements quotidiens : Travail, études et école, loisirs, achats, démarches, visites...
- Distances courtes (mais tendance à s'allonger avec les VAE) et trajets récurrents, en zone urbaine ou sur des liaisons entre communes.
- Recherche d'un trajet direct, sûr, avec des aménagements cohérents
- Recherche d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance
- Utilise un vélo standard, ou à Assistance Electrique, parfois des "vélos cargos"



### Tourisme

- Vacances à vélo (voyages et visites à vélo) ou vacances et vélo (détente, découverte et visites à vélo)
- Vacances à vélo : 300 à 500km hebdomadaires, recherche d'itinéraires agréables, sécurisés (en site propre si possible), besoins de services spécialisés pour les cyclistes (hébergement, stationnement, réparation, train + vélo)
- Vacances et vélo : 30km quotidiens max, recherche d'un cadre agréable et d'itinéraires jalonnés et sécurisés,



### Loisirs / balade

- Promenade, utilisation familiale, récréative ou touristique
- Destination variées, distances moyennes, dans et hors agglomération
- Recherche d'un trajet agréable et bucolique, sécurisé par la séparation des usages, avec des aménagements confortables
- Utilise tous types de vélos. Les enfants de moins de 8 ans à vélo sont autorisés sur les trottoirs



### Sportif

- Longues distances, souvent sur la voirie en interurbain.
- 1- Trajet sportif ou scénique
- 2- Sécurité par la limitation du trafic
- 3- les sportifs évitent les pistes pour des raisons de confort
- Utilisent des vélos de route / sportifs

## Une forte composante participative

### ❖ Une enquête en ligne

### ❖ Des ateliers de travail à chaque phase de l'étude



Itinéraire pouvant supporter des motifs « quotidien »

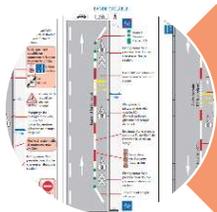
# Les livrables clés du schéma cyclable



Une carte globale et hiérarchisée des itinéraires à aménager



Un plan d'action incluant le stationnement et les autres services favorisant le développement du vélo



Une « charte » pour garantir la cohérence et l'homogénéité des aménagements sur le territoire.



Des préconisations techniques déclinées sur les parcours à traiter.

# Pourquoi réaliser un schéma cyclable ?

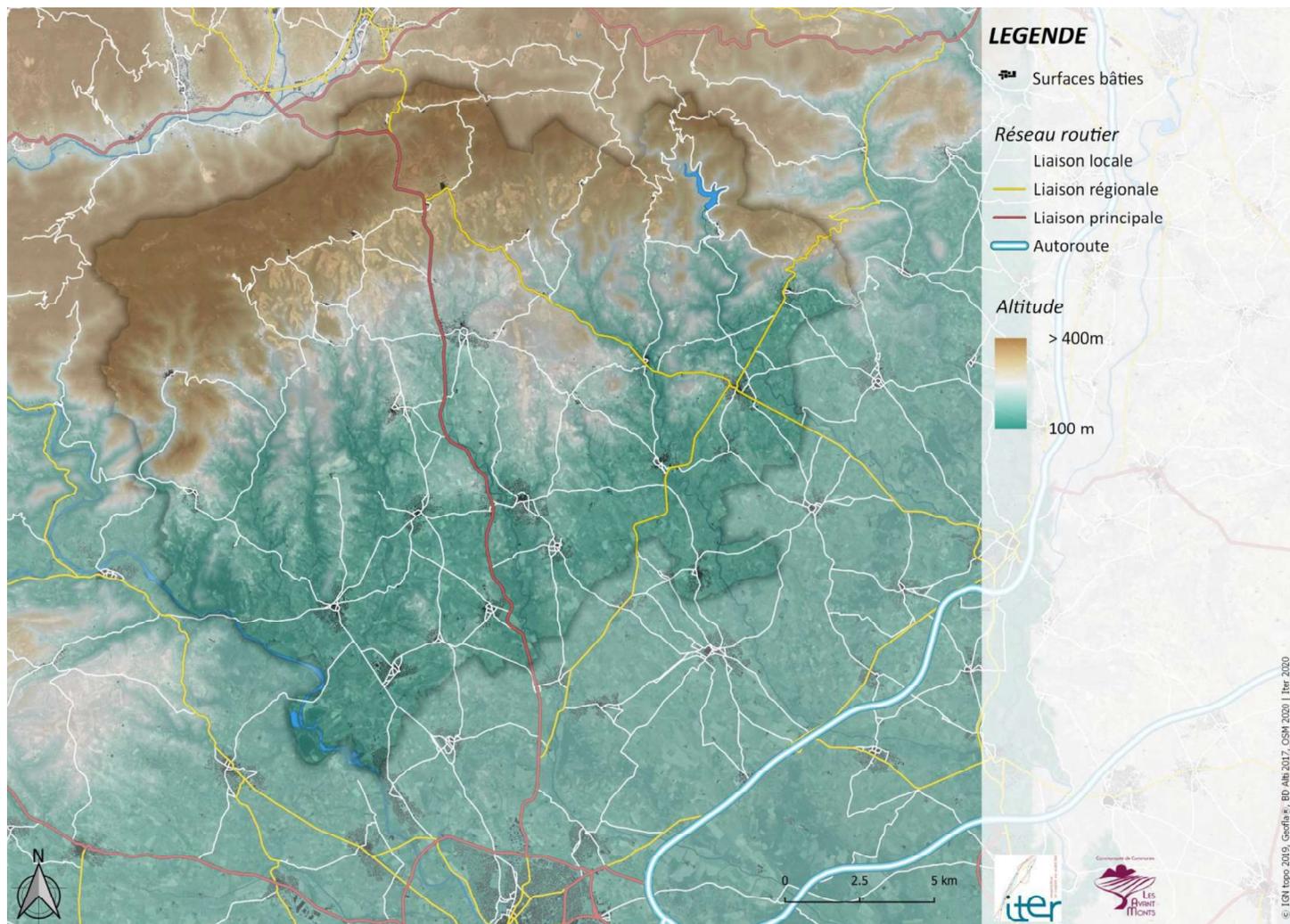
Disposer de préconisations techniques par type d'aménagement



## Éléments de contexte

1 2 3 4

- ❖ Une intercommunalité vaste par la taille avec 25 communes et plus de **350 km<sup>2</sup>**
- ❖ Composée principalement de **communes rurales**
- ❖ 25 600 habitants dont 1/3 sur les 3 communes de **Magalas, Thézan Lès B. et Murviels lès B.** (> 3000 hab.)
- ❖ Une position géographique en périphérie des agglomération montpelliéraine et biterroise qui influence fortement la mobilité du territoire en particulier les déplacements pendulaires liés au travail et à la scolarisation
- ❖ Une **forte déclivité** notamment au nord du territoire qui contraint fortement l'usage du vélo (sans assistance électrique)

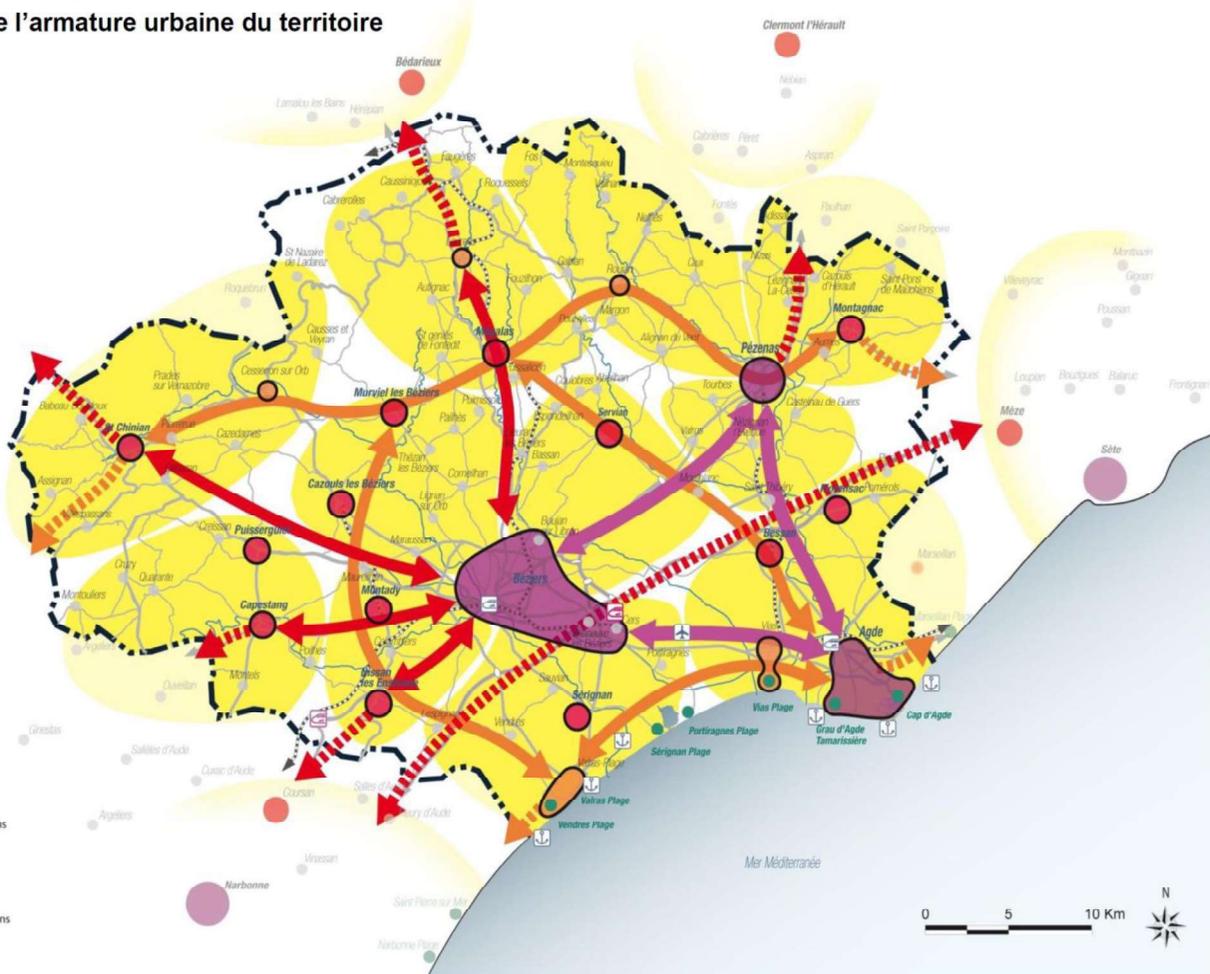


# Objectifs stratégiques et documents d'urbanisme supra-communaux

## Le SCOT biterrois

### DOG / Axe 3 : Se loger, se déplacer et vivre au quotidien

#### Les liaisons au service de l'armature urbaine du territoire



Source : DOG SCOT biterrois, 2013

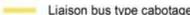
#### Orientation 3.3.5 : Constituer un réseau de voies douces

- ❖ Constituer un **réseau** de voies douces **continu**
- ❖ **Doubler toutes les liaisons entre les centralités** identifiées par des voies cyclables
- ❖ Développer des voies douces sur les **anciennes voies ferrées** désaffectées
- ❖ Déployer une **signalétique adaptées** sur le réseau de voies douces
- ❖ Identifier les **emprises nécessaires** aux voies cyclables dans les **documents d'urbanisme**

## Le SCOT biterrois

### Prescriptions

#### Développement de l'offre de transports en commun

-  Pôle d'intermodalité primaire
-  Liaison ferroviaire à conforter
-  Liaison bus type cabotage
-  Liaison bus à haut niveau de service
-  Traitement garantissant la fluidité du service



Source : DOG SCOT biterrois, 2013

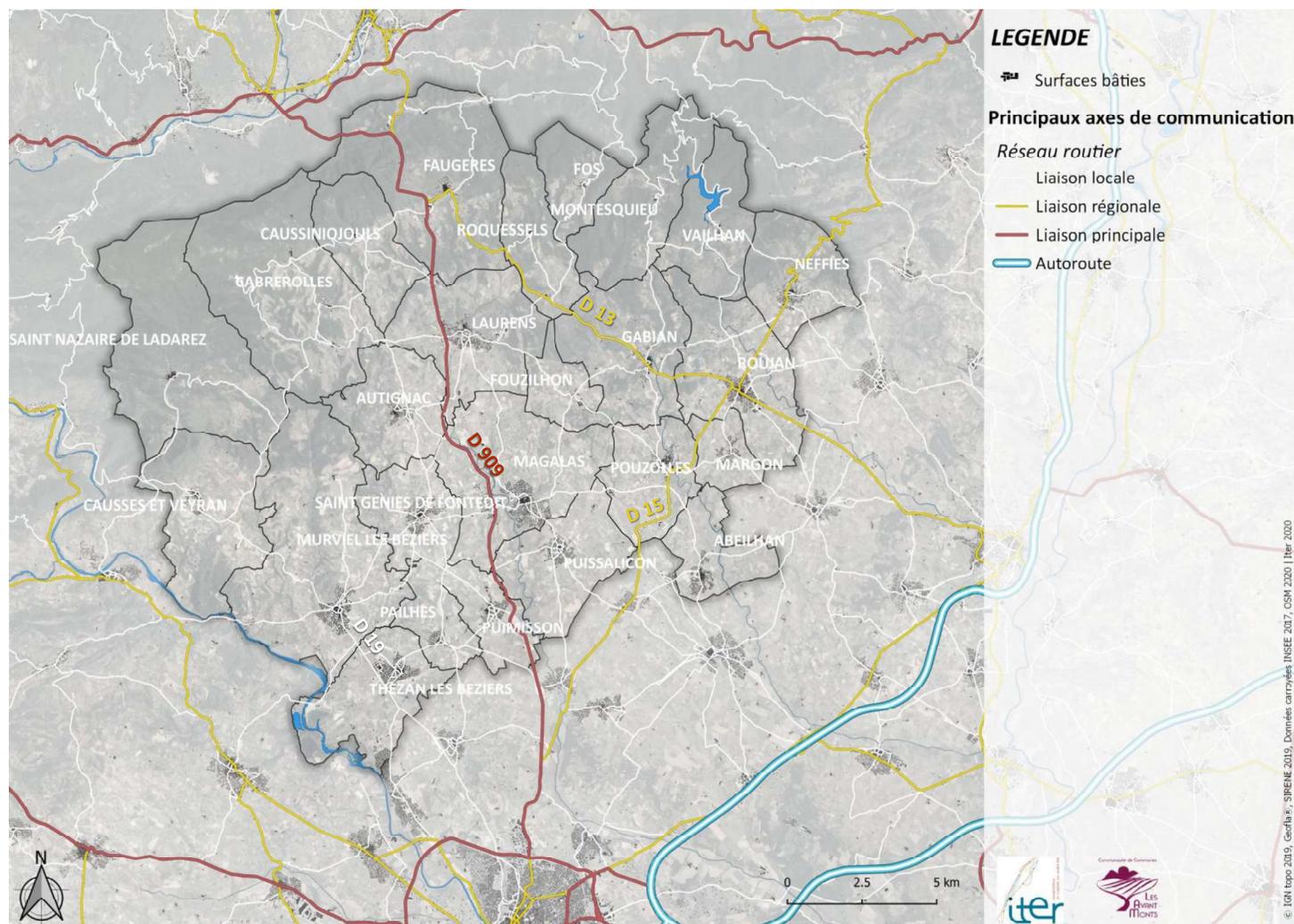
# Mobilité & potentiel cyclable sur le territoire

## Portrait de territoire – L'offre de mobilité

1 2 3 4

### *Les infrastructures et la trame viaire du territoire*

- ❖ Un territoire à l'écart des grands axes de communication (A9 au sud et A75 à l'est)
- ❖ Un axe principal nord-sud (Bédarieux <> Béziers) avec la D909 qui longe la voie ferroviaire
- ❖ Deux axes, D19 et D15, qui convergent depuis les communes à l'ouest du territoire (Causses et V., Murviel-lès-B., Thézan-lès-B.) et à l'est (Neffiès, Roujan, Pouzolles) vers Béziers.
- ❖ Une liaison secondaire avec la D13 qui relie Faugères au nord du territoire à Pézénas en passant par Gabian et Roujan



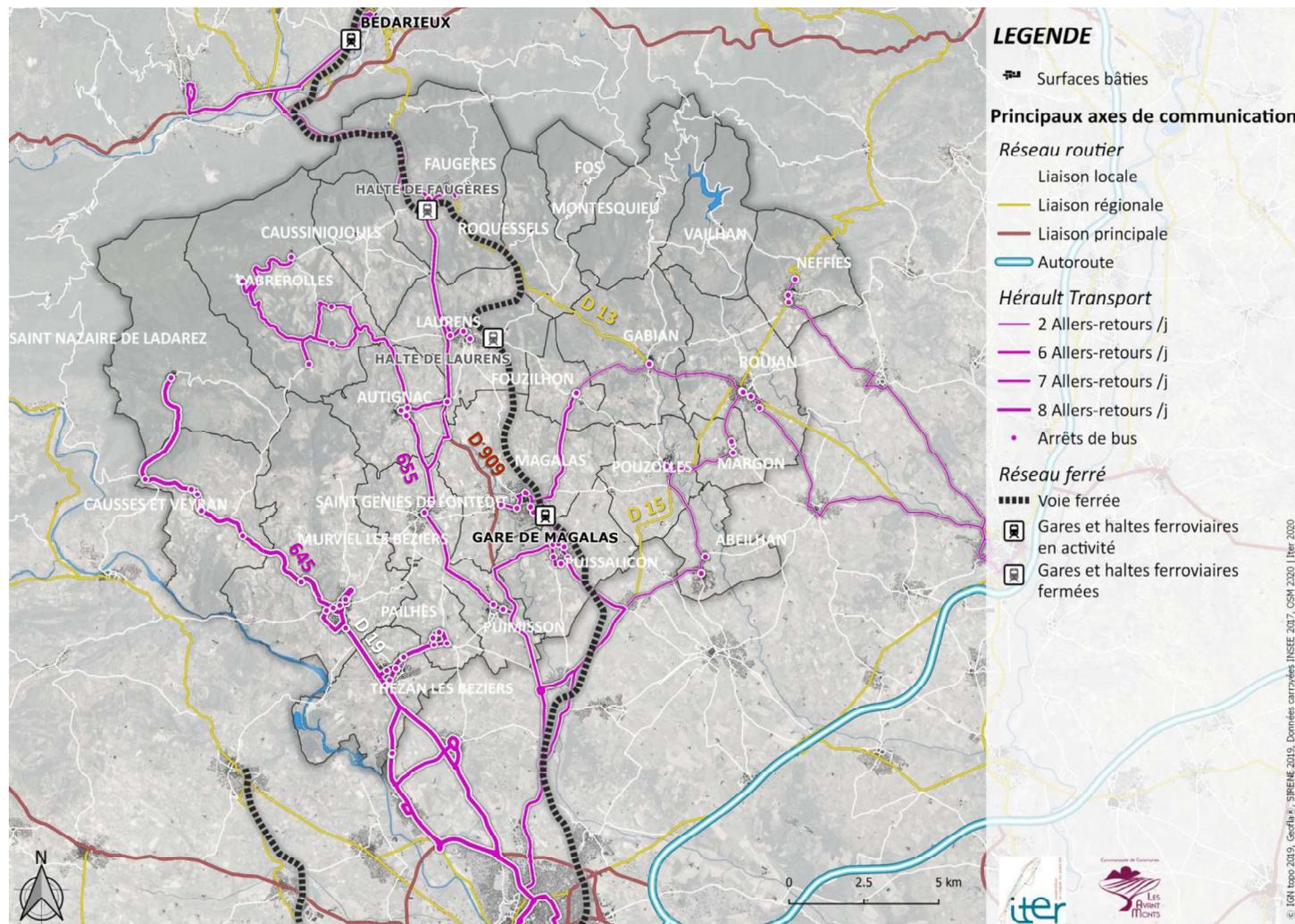
# Portrait de territoire – L'offre de mobilité

## Le réseau ferroviaire et la gare de Magalas

- ❖ La ligne Béziers <> Neussargues traverse le territoire du nord au sud et dessert la gare de Magalas
- ❖ 4 allers – 6 retours vers Béziers en gare de Magalas
- ❖ Les anciennes haltes ferroviaire de Faugères et Laurens, aujourd'hui non desservies, sont à inclure dans l'analyse des pôles potentiels à rejoindre à vélo dans l'hypothèse d'une montée en puissance de la desserte ferroviaire

## Le réseau Hérault Transport

- ❖ Le territoire est desservi par 7 lignes régulières du réseau Hérault Transport (644 / 645 / 646 / 647 / 655 / 669 / 670)
- ❖ Les lignes 644 / 645 et 655 propose un niveau d'offre supérieur à 6 allers-retours
- ❖ Les autres lignes sont principalement orientées pour des besoins scolaires



# Portrait de territoire – Le paysage socio-économique

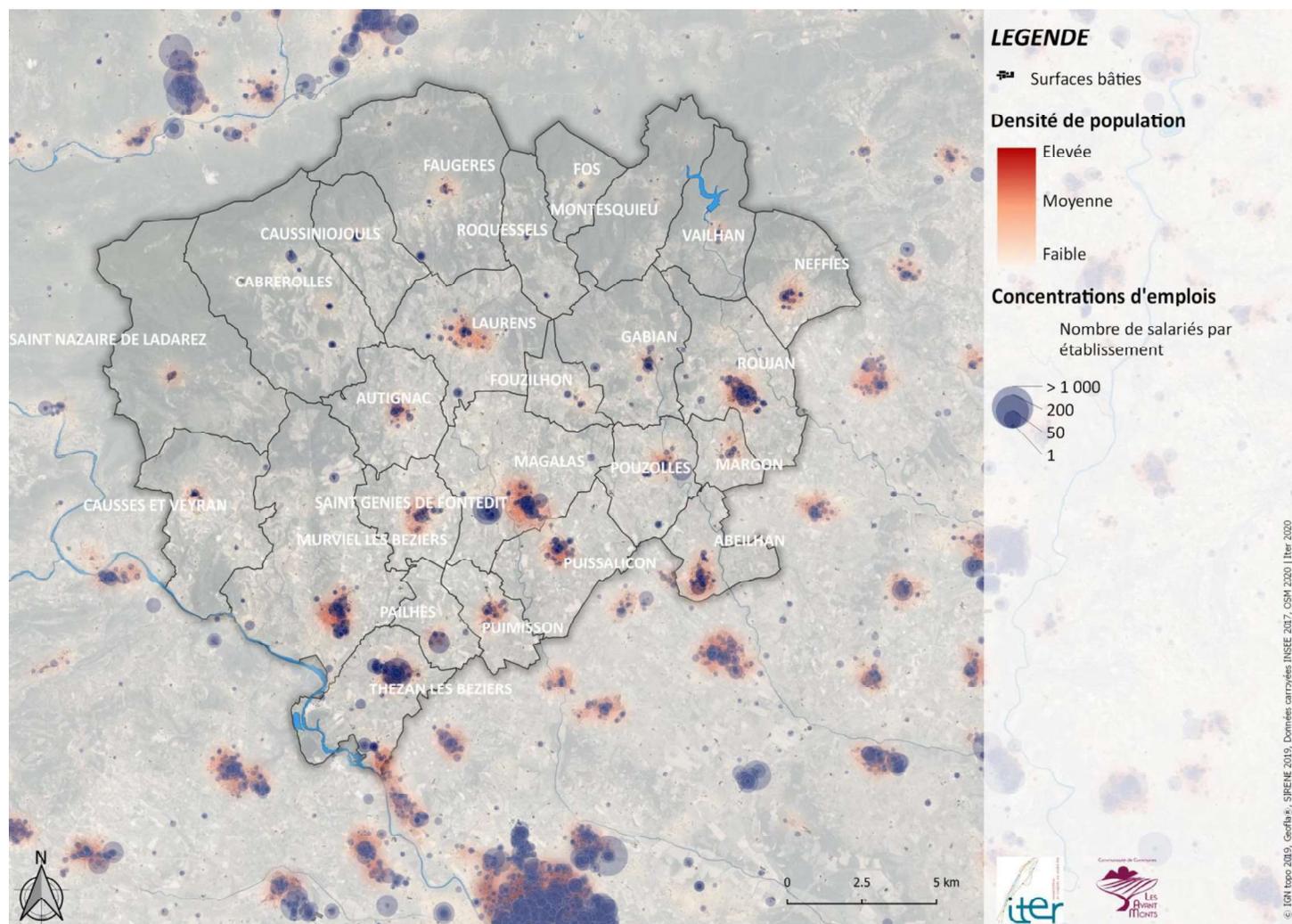
## La dispersion territoriale de l'habitat

- ❖ Des densités de population moyennes à faible sur l'ensemble du territoire qui traduisent des modes d'habitat individuels et dispersés

- ❖ Quelques poches de densités autour des principaux bourgs du territoire
  - ❖ Thézan, Murviels, Magalas, Roujan, Abeilhan, Laurens, Puissalicon

## Les zones d'activités à vocation intercommunale

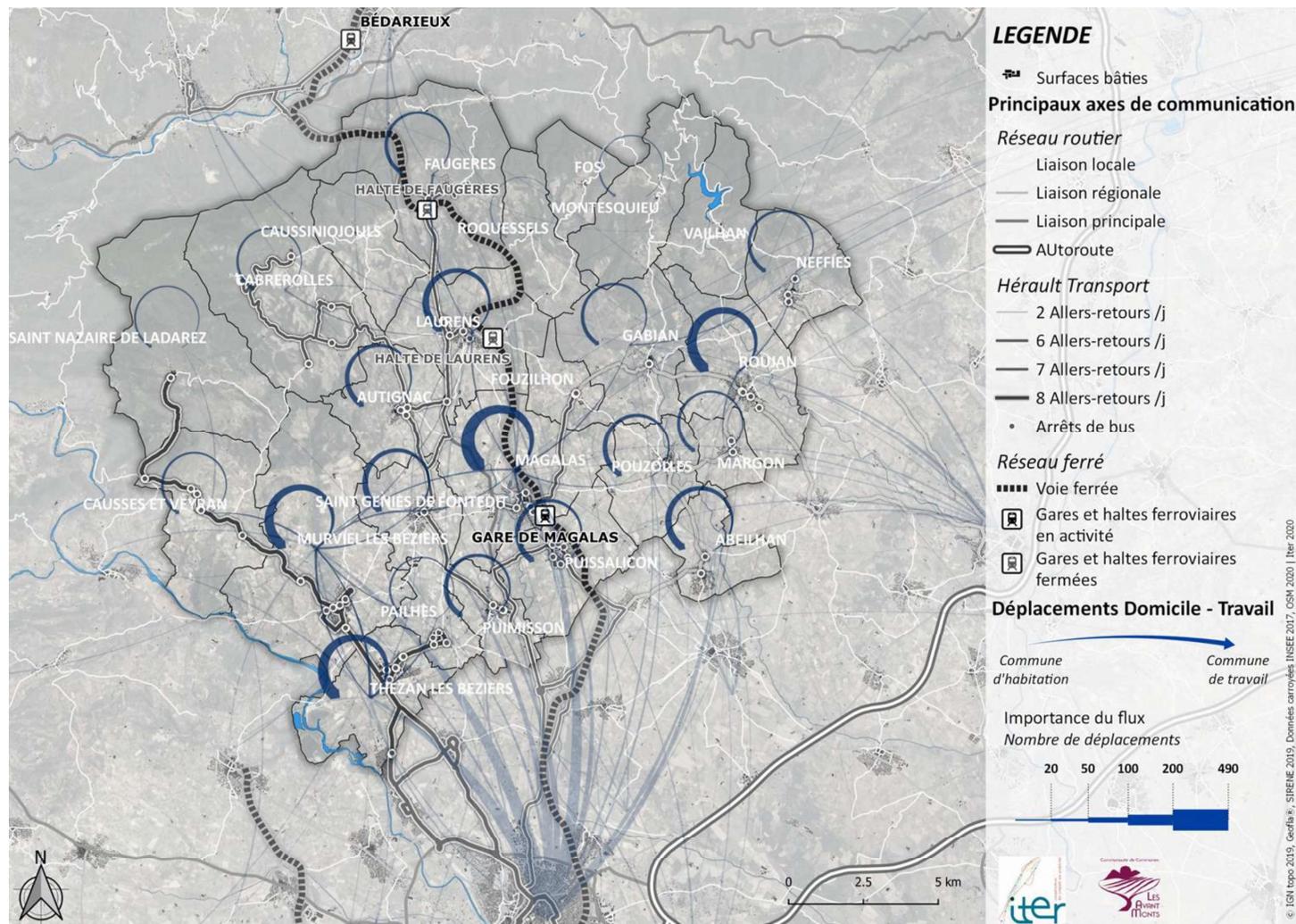
- ❖ Thézan : Les Massallettes
- ❖ Magalas : L'audacieuse
- ❖ Roujan



# Portrait de territoire – La mobilité pendulaire

Les flux de déplacements domicile-travail, de par leur aspect structurant permettent d'apprécier les corridors de mobilité sur un territoire

- ❖ Les flux internes aux territoire :
  - ❖ Flux **Intra**communaux = 2970 déplacements
  - ❖ Flux **Inter**communaux = 975 déplacements
- ❖ Les flux en échanges avec les territoires périphériques :
  - ❖ Flux sortants = 5875 déplacements
  - ❖ Flux entrant = 1279 déplacements
- ❖ Quelques flux remarquables :
  - ❖ Thézan > Béziers = 497 déplacements
  - ❖ Murviel > Béziers = 456 déplacements
  - ❖ Magalas <> Magalas = 440 déplacements
  - ❖ Thézan <> Thézan = 334 déplacements
  - ❖ Roujan <> Roujan = 310 déplacements
  - ❖ Murviel > Thézan = 50 déplacements

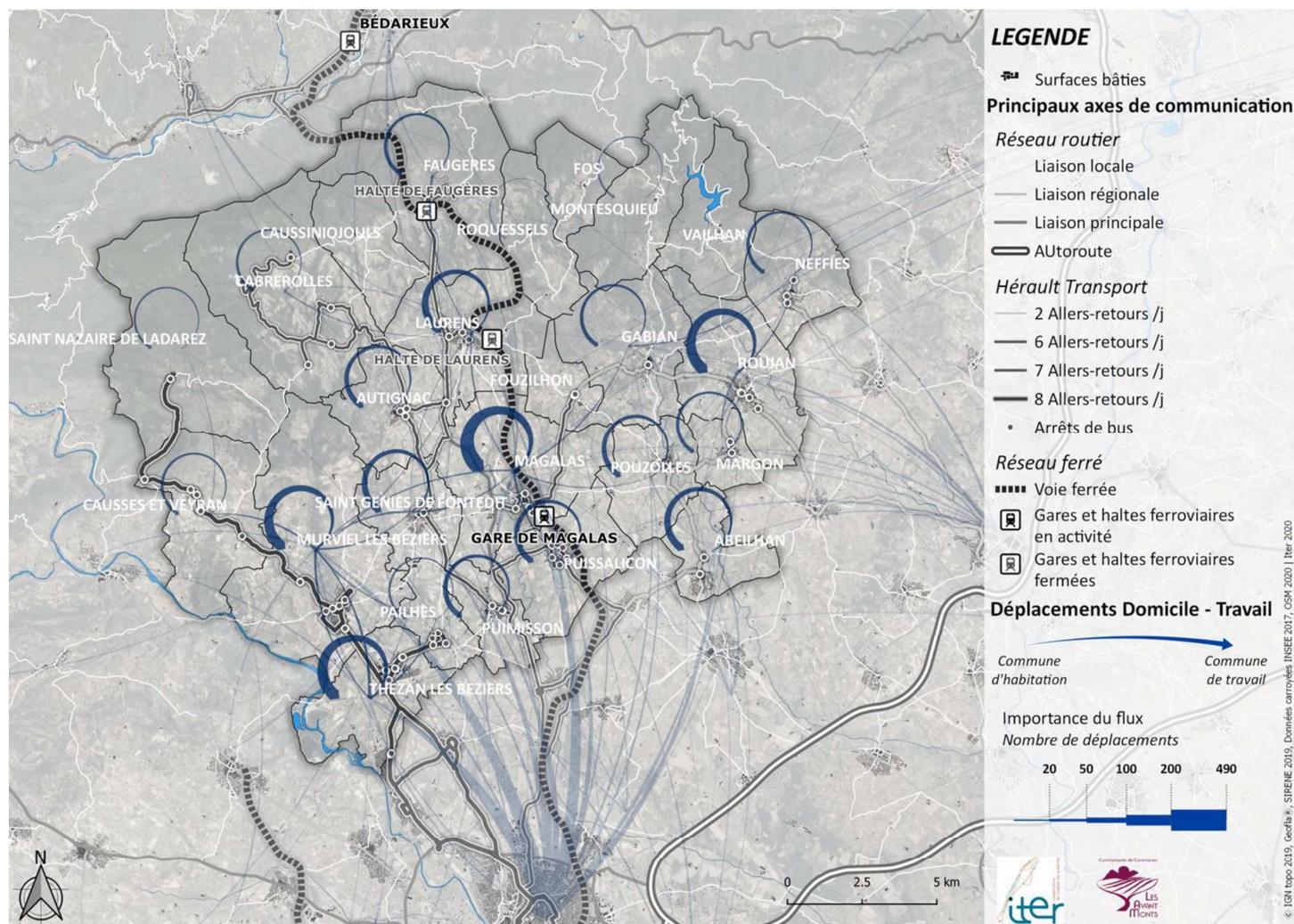


## Portrait de territoire – La mobilité pendulaire

1 2 3 4

Ils mettent en lumière 2 constats proéminents :

- ❖ La **forte polarisation** de l'agglomération biterroise pour les déplacements en échange avec l'extérieur de la CCMA, en particulier pour les communes du sud du territoire
- ❖ Un volume prépondérant de déplacements effectués à l'intérieur de la commune de résidence → **cible principale des déplacements à vélo**

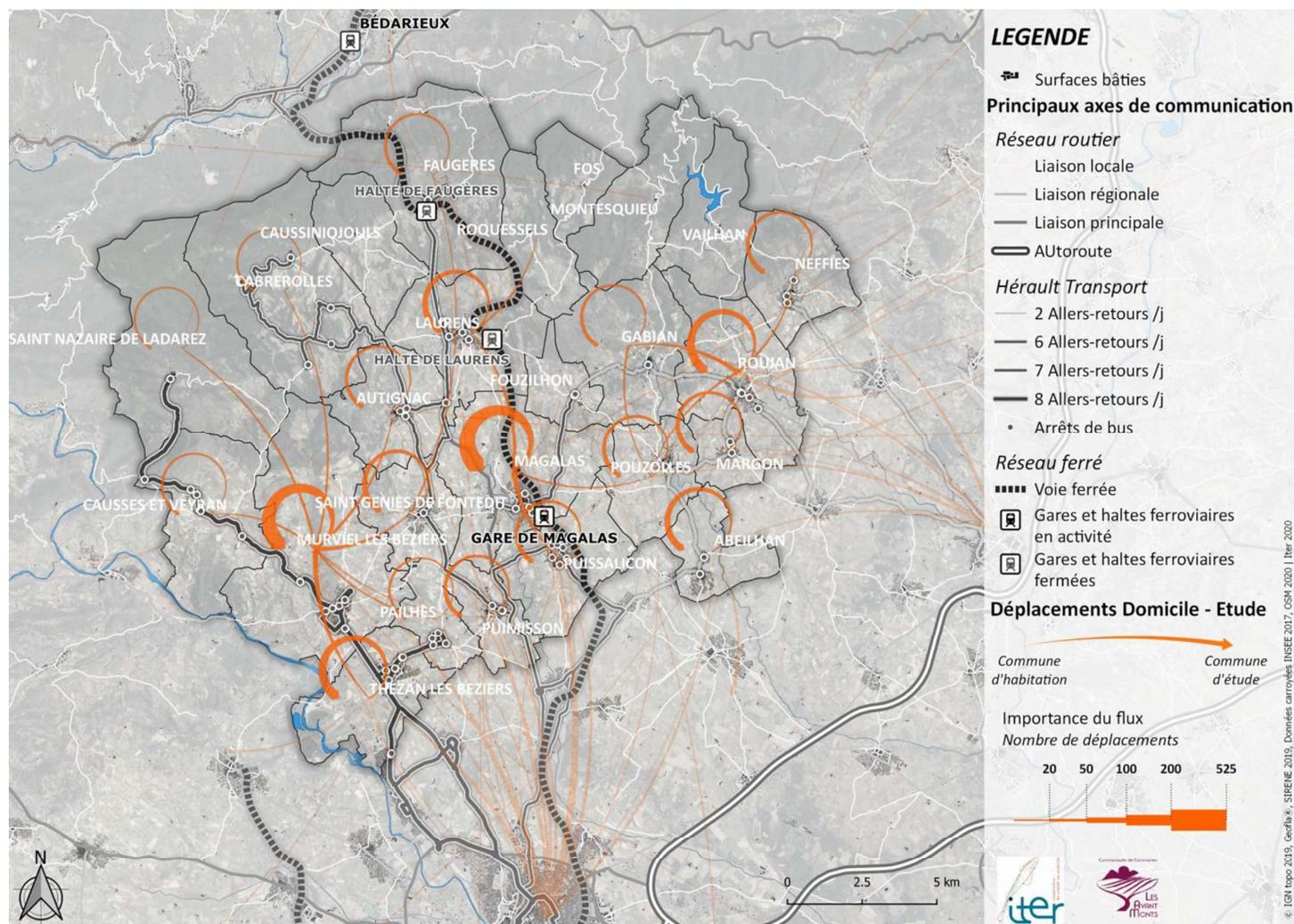


## Portrait de territoire – La mobilité pendulaire

1 2 3 4

Le constat est identique lorsqu'on observe les flux de déplacement domicile-travail, à savoir d'une part la **forte attractivité de l'agglomération biterroise**, et dans une moindre mesure Pézenas (enseignement secondaire et supérieur) ; et d'autre part un volume important de **flux intracommunaux** (enseignement primaire)

A noter sur le territoire la présence des **collèges de Magalas et de Murviel**.

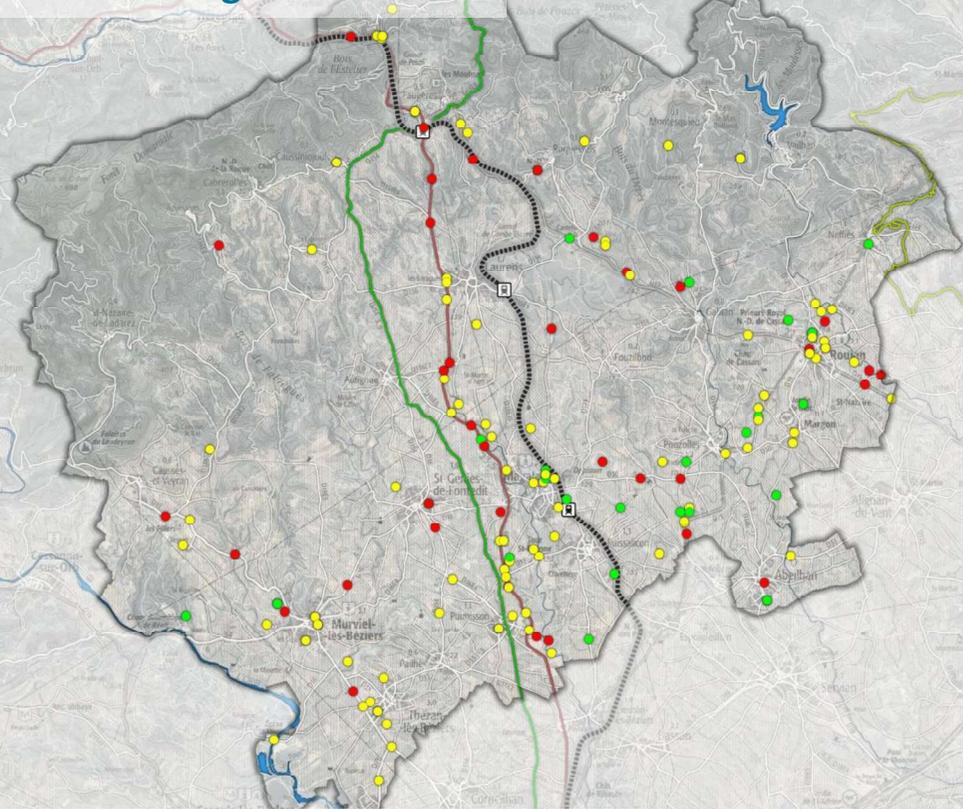


# Portrait de territoire – Analyse de l'accidentologie

L'analyse de l'accidentologie sur le territoire, issue des fichiers BAAC\* entre 2006 et 2016, révèle un nombre assez faible d'accident impliquant un cycliste ou un piéton notamment quand on le compare au nombre total d'accidents de la circulation.

Il convient cependant de nuancer ce propos en rappelant d'une part que tous les accidents ne sont pas systématiquement géolocalisés et d'autre part que la pratique du vélo sur le territoire étant très faible, il est dès lors logique de n'observer qu'un faible nombre d'accidents les impliquant.

## Accidentologie tous modes



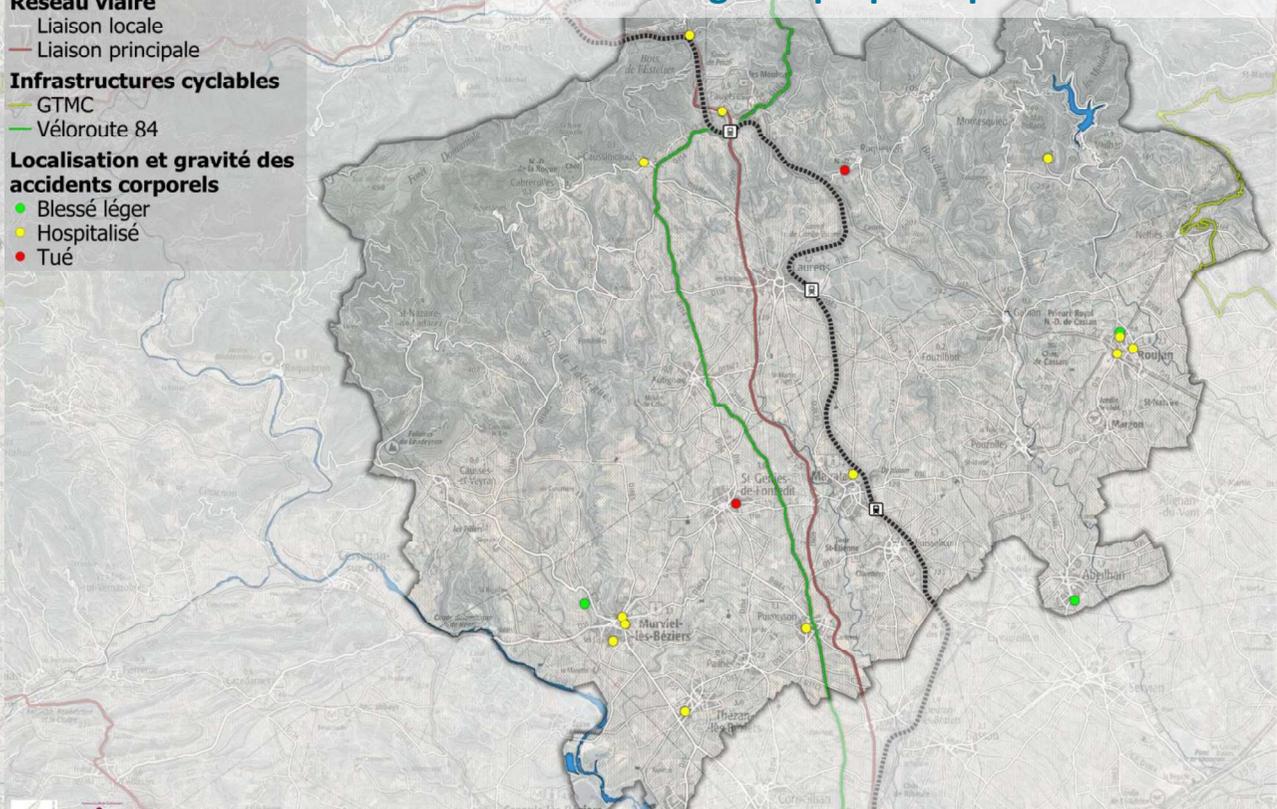
**Légende**

**Réseau viaire**  
— Liaison locale  
— Liaison principale

**Infrastructures cyclables**  
— GTMC  
— Véloroute 84

**Localisation et gravité des accidents corporels**  
● Blessé léger  
● Hospitalisé  
● Tué

## Accidentologie impliquant piétons ou vélos



\*base de données des accidents corporels de la circulation



© IGN topo 2019, GeoInfo® INSEE 2019, OSM 2019, fichiers BAAC | Iter 2020



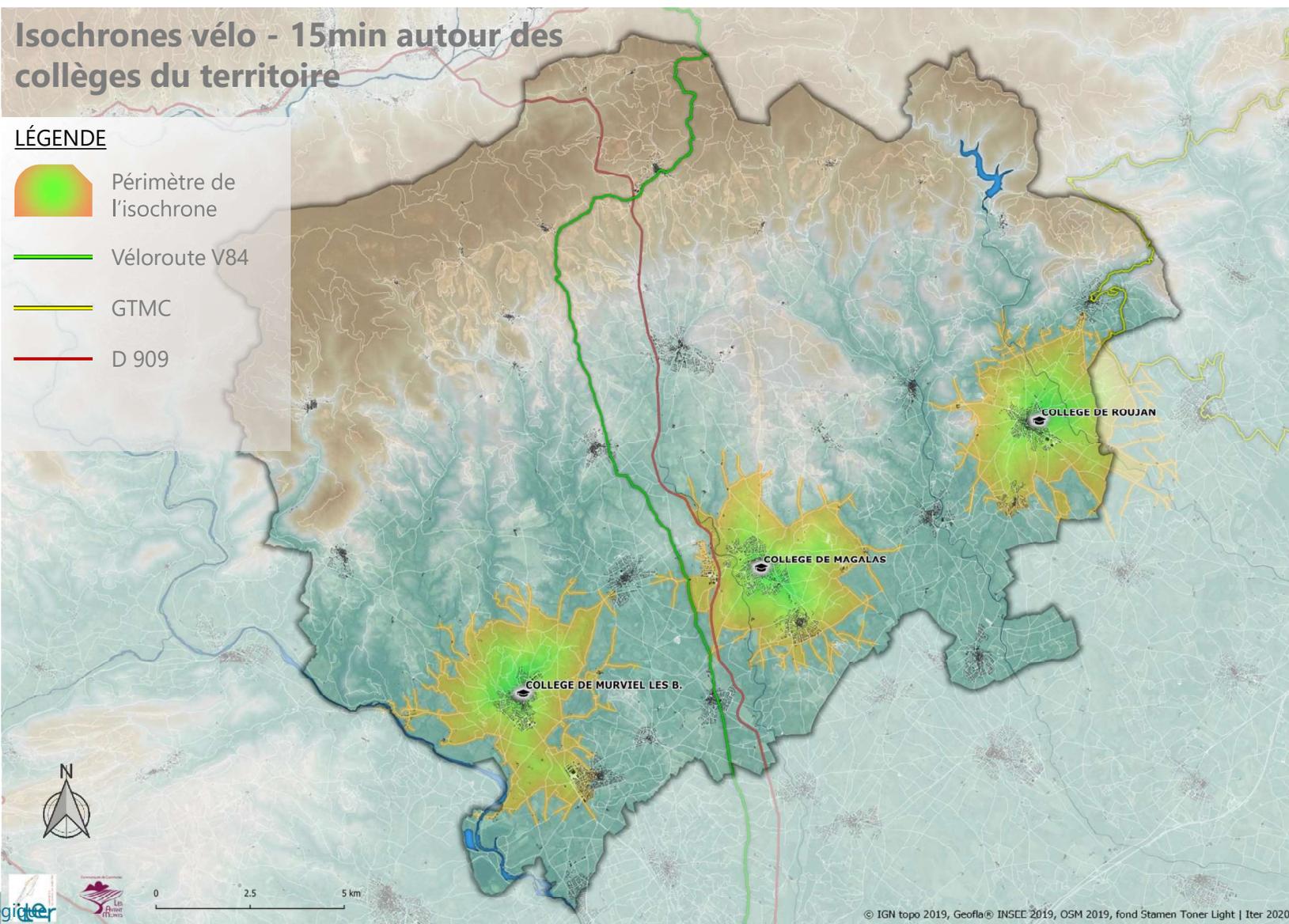
- Le potentiel de développement du vélo pour accéder aux pôles générateurs s'apprécie en comptabilisant la population habitant à l'intérieur d'un isochrone représentant une aire de chalandise, entre 15 et 30 minutes à vélo. Au-delà de 30min, la pratique du vélo, dans un cadre utilitaire, perd en attractivité.
- Les sites importants retenus pour l'analyse par isochrone sont les suivants :
  - Les 3 collèges de la CCAM
  - La gare de Magalas (mais aussi les anciennes haltes ferroviaires<sup>1</sup>)
  - Les principales zones d'activité économique du territoire

<sup>1</sup>Bien que le territoire ne compte actuellement qu'une seule gare ferroviaire en service il existe pour autant deux autres haltes/gares ferroviaires à Faugères et Laurens, aujourd'hui fermées, qu'il ne faut toutefois pas écarter de la réflexion dans l'hypothèse d'une réouverture future

# Potentiel cyclable autour des principaux pôles générateurs de mobilité

1 2 3 4

La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.



- L'aire de chalandise du collège de Murviel-Lès-Béziers s'étend jusqu'à Thézan ;
- Puissalicon, entre 10 et 15 min à vélo du collège de Magalas ;
- St-Geniès en limite de la zone d'attractivité des collèges de Magalas et Murviel ;
- Gabian et Neffiès entre 15 et 20min à vélo du collège de Roujan.

# Potentiel cyclable autour des principaux pôles générateurs de mobilité

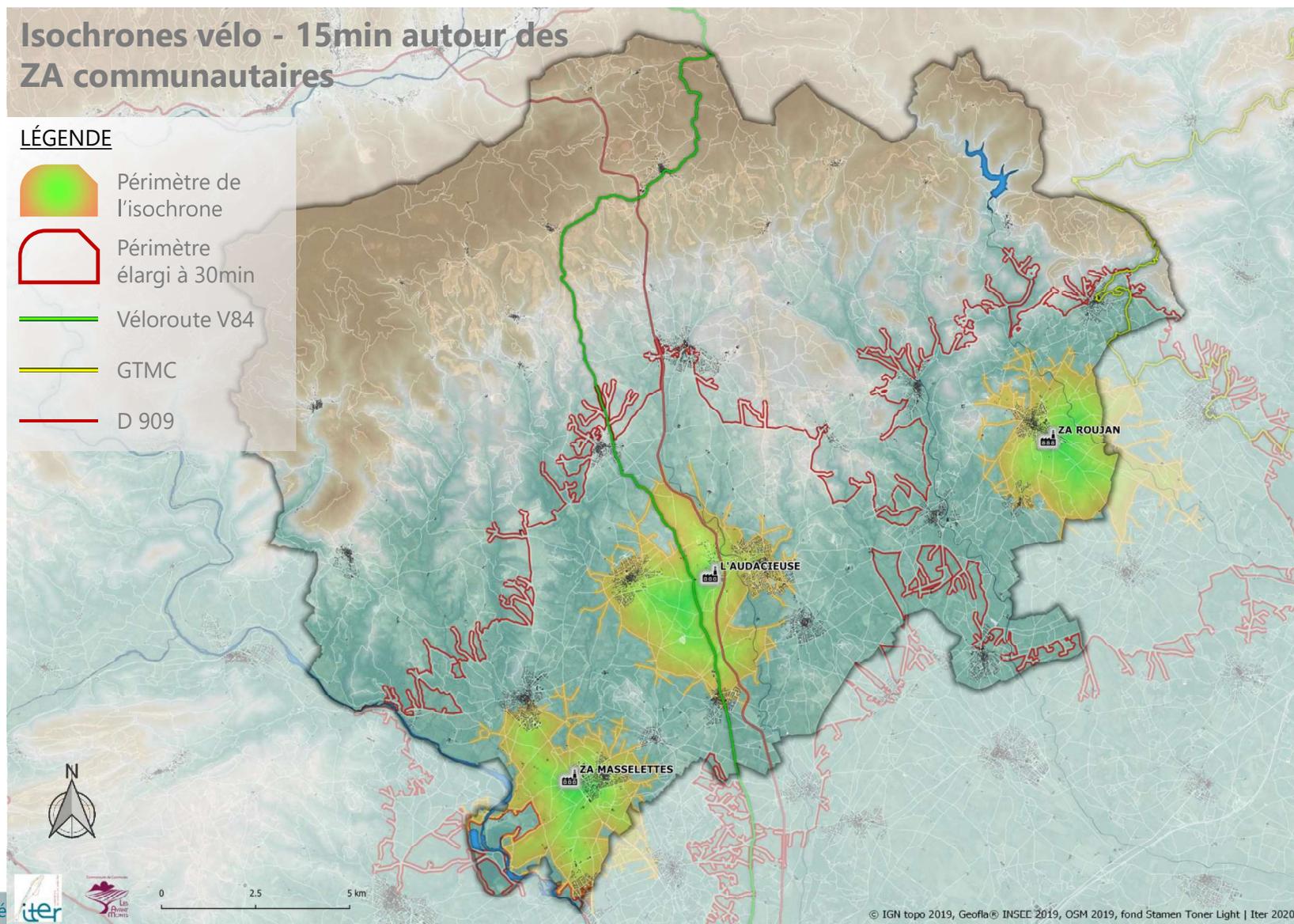
1 2 3 4

La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.

Au total, près de 13 500 habitants du territoire sont à moins de 15min à vélo des principales zones d'activités :

- ZA l'Audacieuse = 5630 hab.
- ZA Roujan = 2727 hab.
- ZA Masselettes = 5085 hab.

Ce chiffre monte à 21 193 habitants si on étend l'isochrone à 30 minutes, soit plus de 80% de la population de la CCAM



# Potentiel cyclable autour des principaux pôles générateurs de mobilité

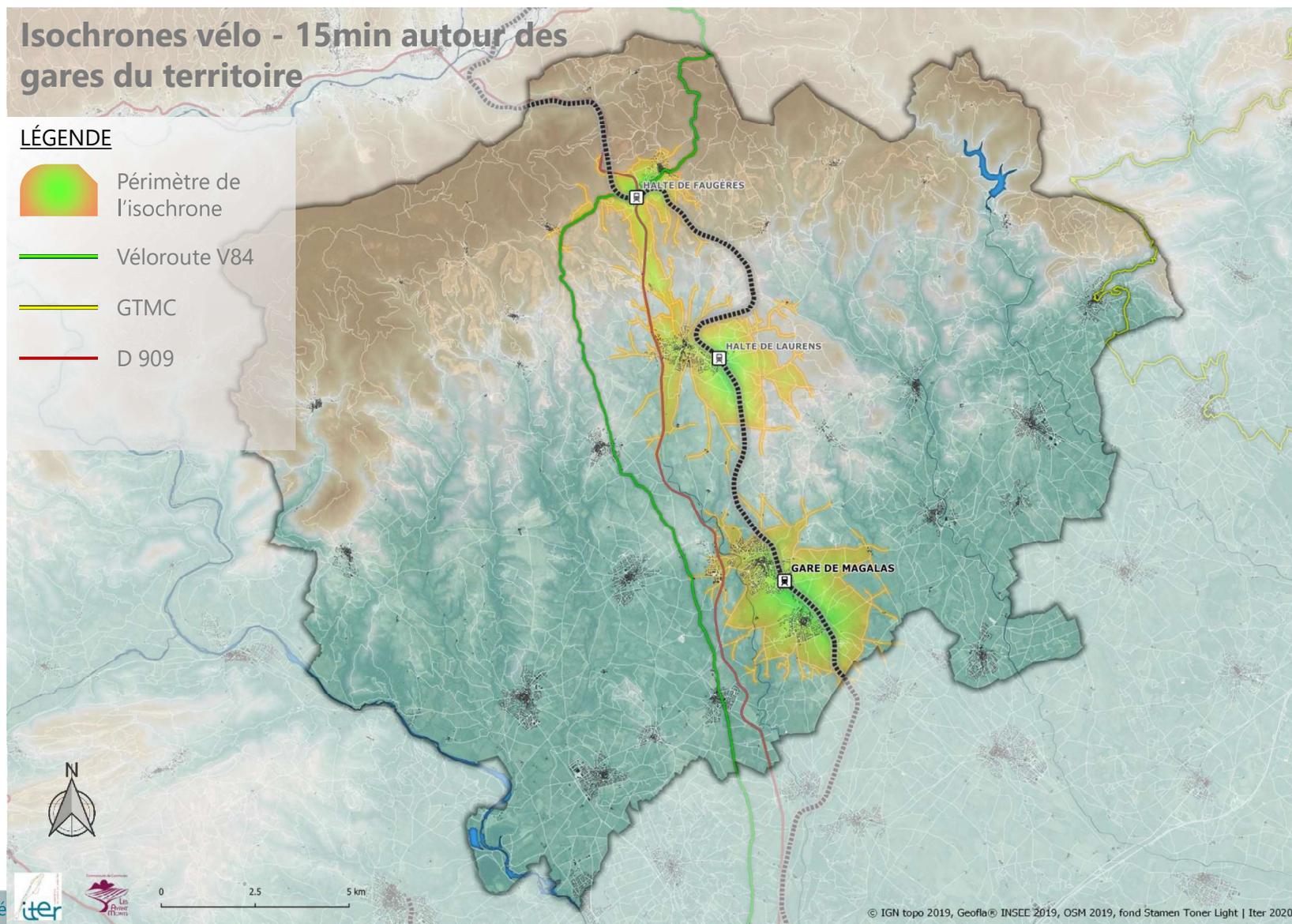
1 2 3 4

La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.

Au total, près de 7 000 habitants du territoire sont à moins de 15min à vélo des 3 gares du territoire :

- Magalas = 4 630 hab.
- Laurens = 1 650 hab.
- ZA Masselettes = 610 hab.

Le plus gros potentiel de rabattement vélo se situe autour de la gare de Magalas



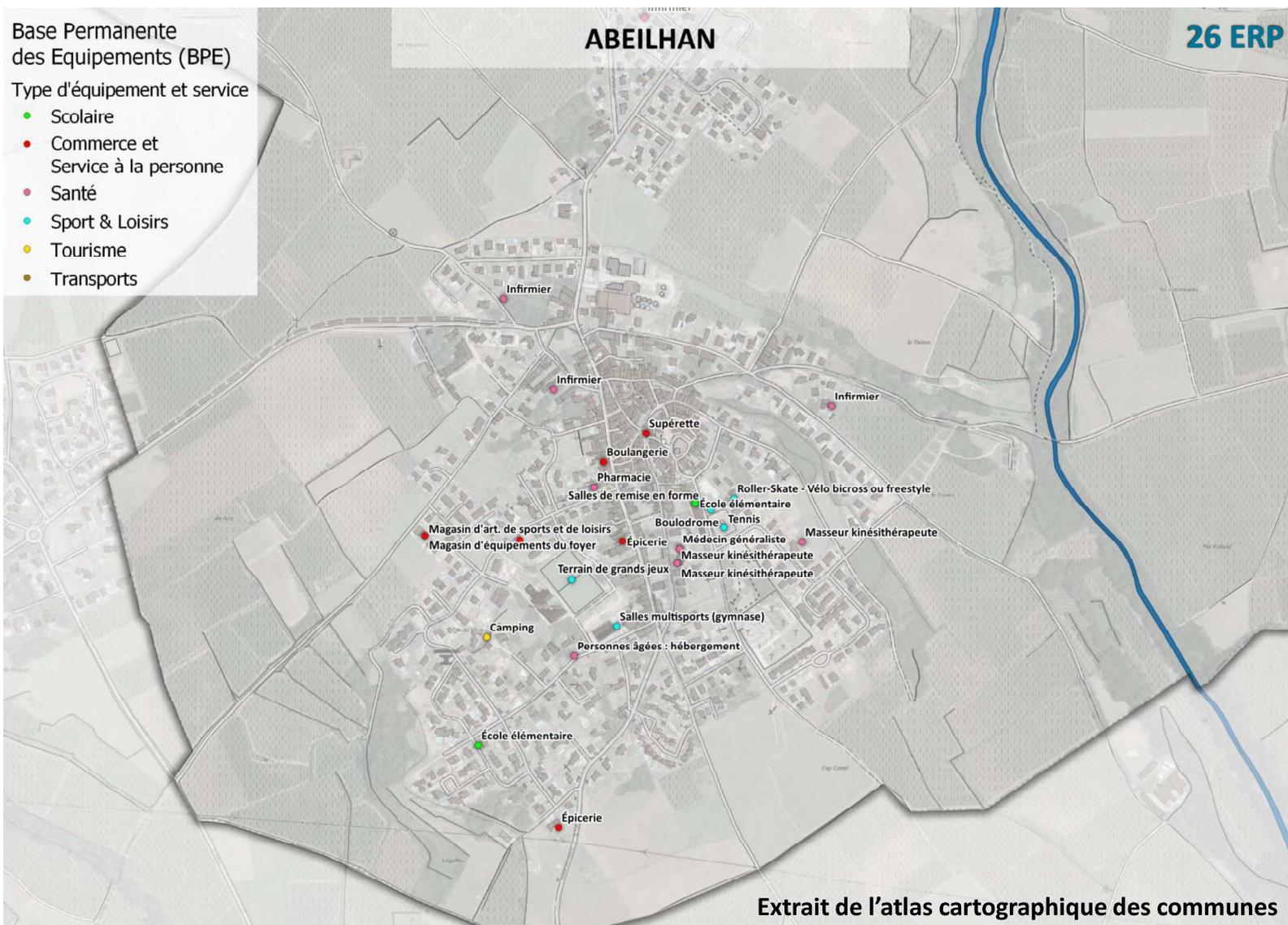
## Potentiel de stationnement aux abords des ERP

1 2 3 4

**La base permanente des équipements publiée par l'INSEE permet de localiser les établissements potentiellement générateurs de déplacement sur le territoire.**

**Le traitement cartographique et statistique de la base de données présenté dans les diapositives suivantes identifie pour chaque communes les lieux potentiels d'implantations de stationnement.**

# Potentiel de stationnement aux abords des ERP



## Les enseignements de l'enquête en ligne

1 2 3 4

*Une enquête en ligne pour ...*



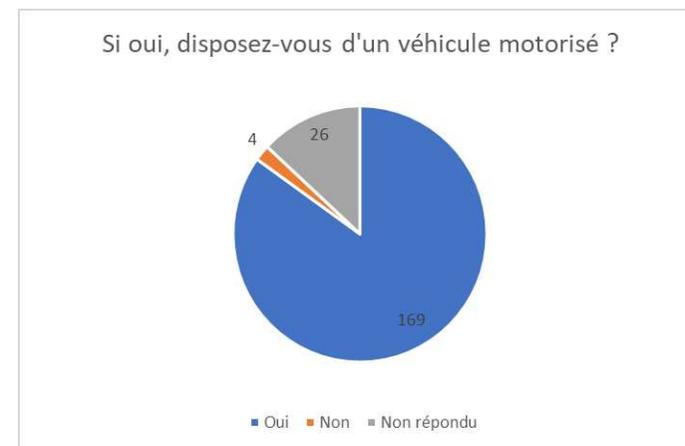
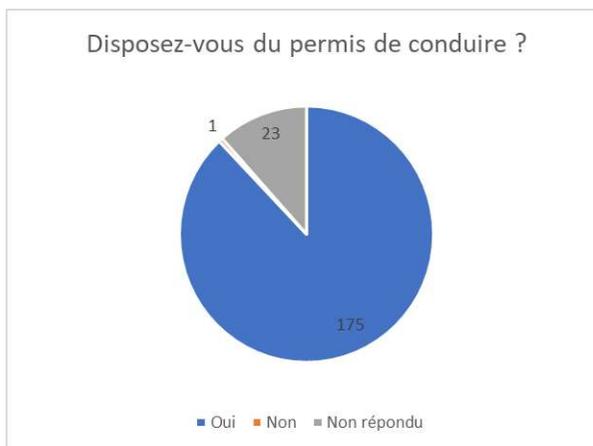
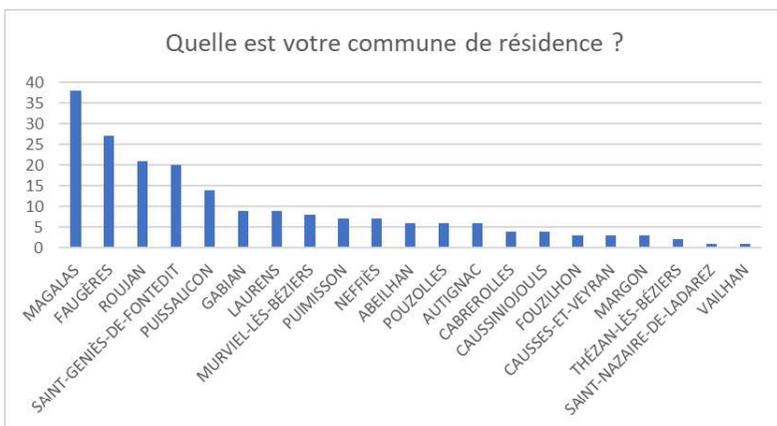
239 participants à l'enquête

↳ Dont **176 questionnaires complets**

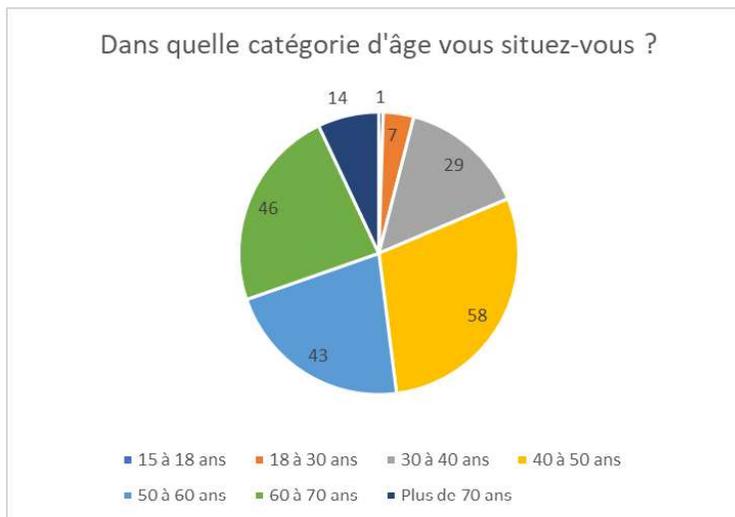
- Identifier les freins à la pratique du vélo
- Recueillir les attentes des habitants du territoire (aménagement, sécurisation de l'existant, incitation financière, stationnement ...)
- Cibler les secteurs qui concentrent le plus d'attente en matière d'aménagement

# Les enseignements de l'enquête en ligne

## Le profil des répondants



Une localisation des répondants qui reflète la distribution démographique du territoire. On note une forte participation à Faugères

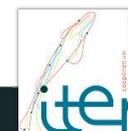


Le public de l'enquête dispose majoritairement d'un moyen motorisé alternatif au vélo pour se déplacer



Le recours au vélo pour se déplacer est un choix plus qu'une contrainte

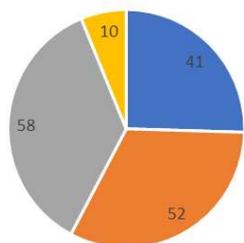
Une population relativement âgée (plus la moitié des participants ont plus de 50 ans)



# Les enseignements de l'enquête en ligne

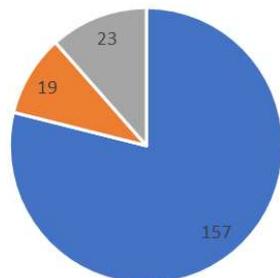
## La pratique du vélo

A quelle fréquence utilisez-vous un vélo pour effectuer vos déplacements ?



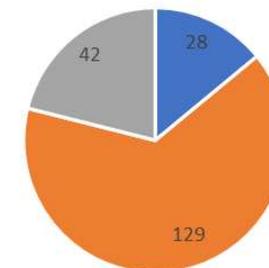
■ Jamais  
■ Fréquemment (1 à 2 fois par semaine)  
■ Occasionnellement (1 à 2 fois par mois)  
■ Quotidiennement

Disposez-vous d'au moins un vélo ?



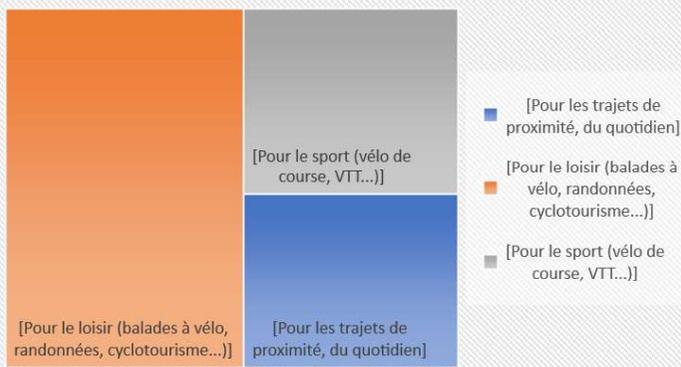
■ Oui ■ Non ■ Non répondu

Si oui, disposez-vous, d'au moins un vélo à assistance électrique (VAE) ?



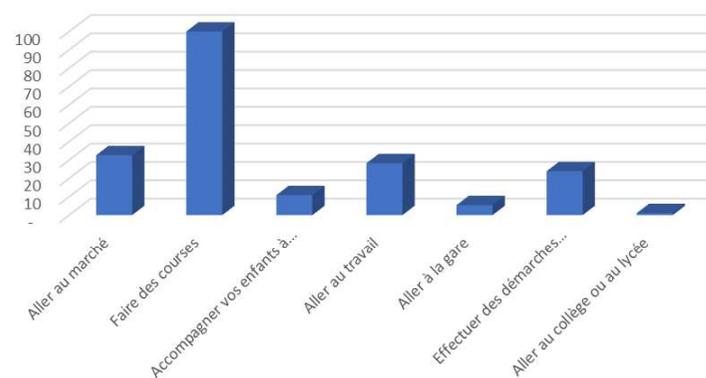
■ Oui ■ Non ■ Non répondu

Vous utilisez le vélo pour :



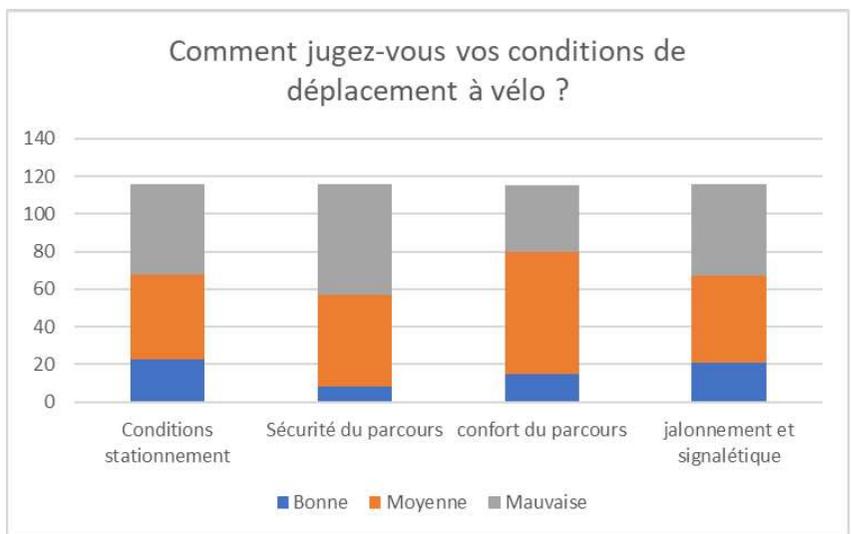
Seulement 42 personnes, soit 1/3 des cyclistes de l'enquête affirment utiliser le vélo pour des trajets utilitaires et le plus souvent pour des motifs « non obligés »

Score du motif (base 100 "faire des courses")



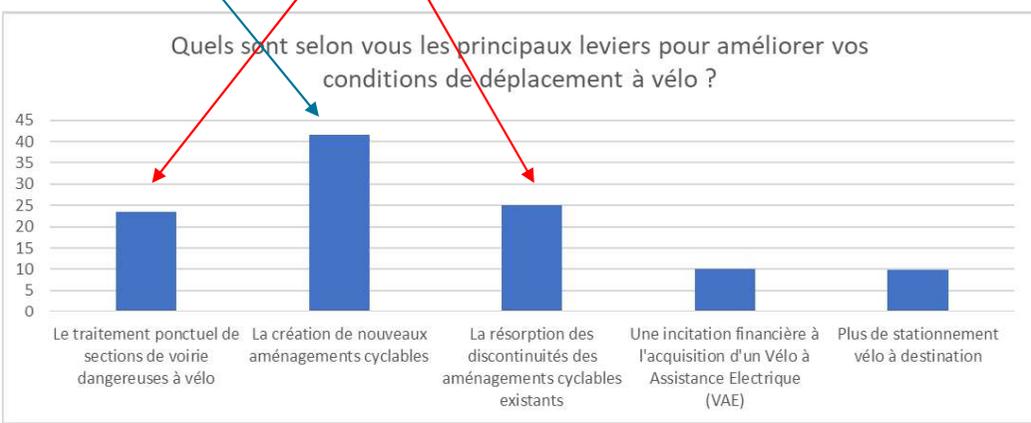
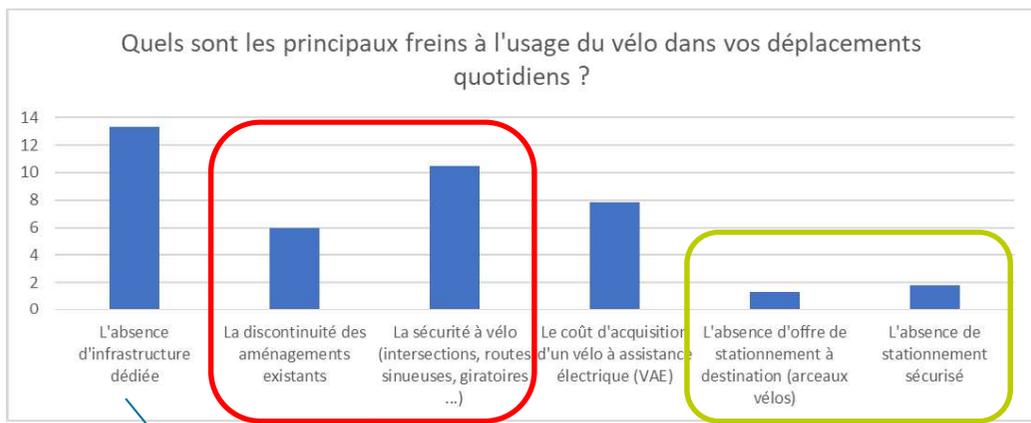
# Les enseignements de l'enquête en ligne

## Freins et leviers à la pratique du vélo



Des conditions de circulation à vélo jugées globalement défavorables.

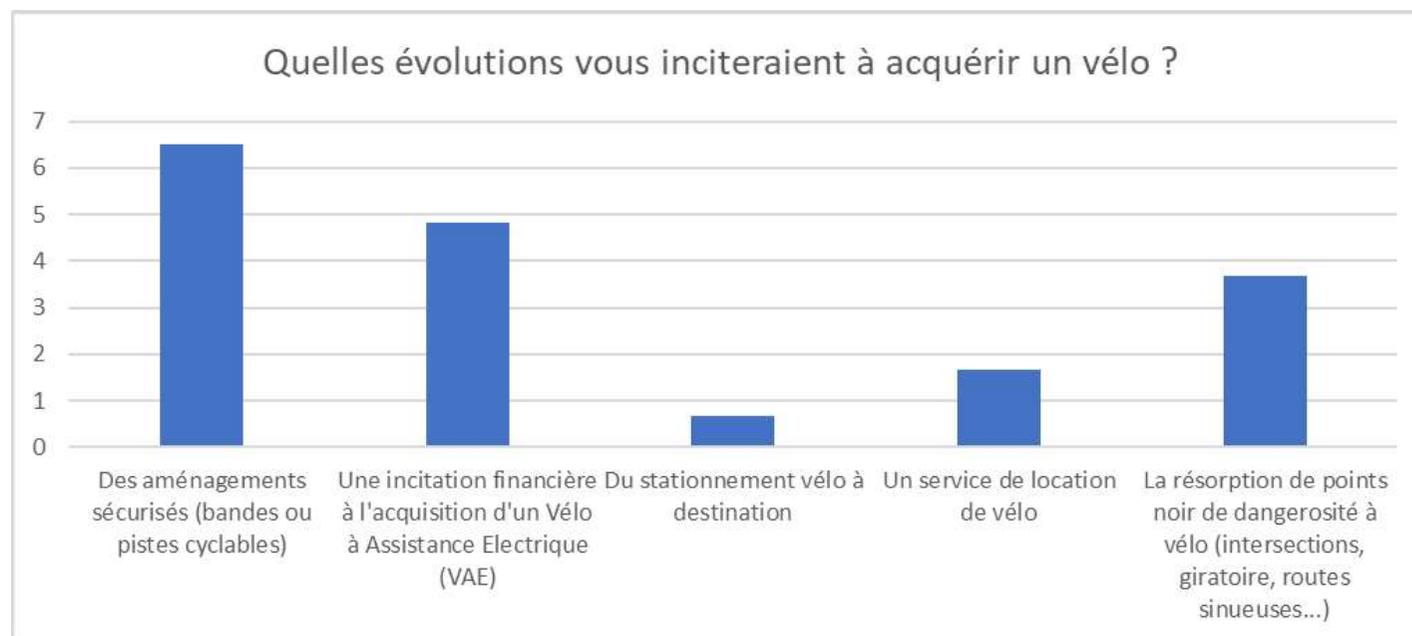
L'absence d'infrastructure et l'insécurité vues comme les principaux freins au développement de la pratique. A l'inverse le stationnement semble être un sujet secondaire en terme de priorité.



## Les enseignements de l'enquête en ligne

### *Inciter à l'acquisition d'un vélo*

La question portant sur les évolutions attendues pour entraîner l'acquisition d'un vélo confirme **l'attente en matière de sécurité et d'infrastructures dédiées à la pratique.**



On observe également une attente forte d'accompagnement et **d'aide financière à l'achat d'un VAE.**

La région Occitanie propose une aide cumulative à celle de l'Etat de 100€ pour les personnes non imposables ou ayant un QF inférieur à 27 086€.

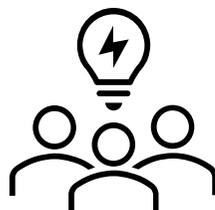
# Les enseignements de l'enquête en ligne

## Verbatim & expression libre

créer une piste  
entre  
Puissalicon et  
Magalas

En priorité, une  
liaison Puissalicon /  
Magalas sécurisée,  
ensuite, Magalas /  
l'Audacieuse mieux  
signalée et  
sécurisée.

aucunes piste cyclable a Murviel,  
pour accéder à la voie verte la  
route est dangereuse surtout  
quand on circule avec des enfants



Accès a la gare et aux villages voisins.  
Sécuriser les parcours avec des tracès  
adaptés et une signalétique pour que les  
voitures tiennent compte des cyclistes.  
Permettre aux cyclistes de prendre  
des voies courtes même parfois les rues  
en sens unique pour éviter les grands  
détours ou sens uniques qui rallongent  
les parcours

Je ne sais pas  
très bien en  
faire

Saint genies  
de fontedit /  
pouzolles

# Etat des lieux, infrastructures et services existants

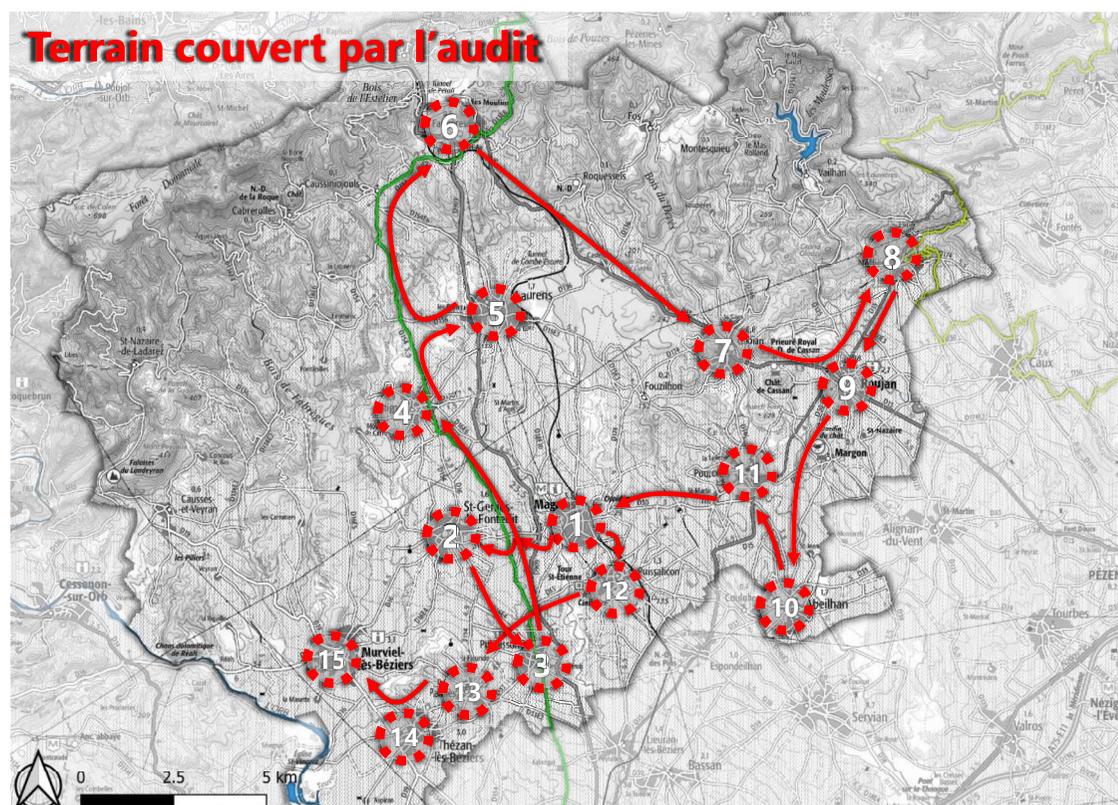
# L'audit de terrain

Un audit de terrain a été mené sur l'ensemble du territoire afin d'analyser et de qualifier les infrastructures de circulation et de stationnement dédiée au vélo d'une part, et les itinéraires potentiels (au regard des enjeux ressorti lors du premier travail de diagnostic du territoire) d'autre part. En la matière, les principaux bourgs et polarités du territoire ont été privilégiés.

Il s'agit donc d'une démarche **qualitative et ciblée** plutôt que quantitative et exhaustive de la totalité de la voirie du territoire.

## Les principaux enseignements

- ❖ Très peu d'aménagements cyclables existants sur le territoire, hormis la V84
- ❖ Une volonté de pacification et de mise en valeur de certains centres bourgs, mais souvent à compléter
- ❖ Des distances relativement importantes dès lorsqu'on aborde des liaisons intercommunales
- ❖ Une ramification de petites routes pouvant être le support de ces itinéraires



Détail de l'audit en annexe

# Les infrastructures cyclables existantes

- ❖ Dans l'ensemble, très peu d'aménagements dédiés à la pratique du vélo ont été recensés sur le territoire hormis quelques tronçons en voies vertes sur des zones d'urbanisation récentes
- ❖ Une démarche de pacification et de valorisation des centres-bourgs a été entreprise dans un certain nombre de communes avec des zones de rencontre et sections à 30km/h, mais pas toujours aménagées et discontinues
- ❖ Le territoire est traversé du nord au sud par la Véloroute V84. Elle dessert les communes de Faugères, Caussiniojols, Autignac, Magalas et Puimisson.
- ❖ A noter, la présence de la Grande traversée du Massif Central en bordure Est du territoire, qui passe par la commune de Neffiès. Il s'agit là d'un itinéraire orienté pour la pratique du VTT plus que pour du cyclotourisme type VTC.



Centre-ville calme et apaisé par les zones de rencontre



Voie verte correctement dimensionnée assurant pour partie la liaison Magalas <-> ZA



Panneaux de jalonnement au droit de la Véloroute



Une véloroute utilisée principalement pour des pratiques de loisirs



Opportunités d'aménagement sur les délaissés de départementale



Des stationnements vélos peu qualitatifs (rack)



Pas de jalonnement pour rejoindre la Véloroute



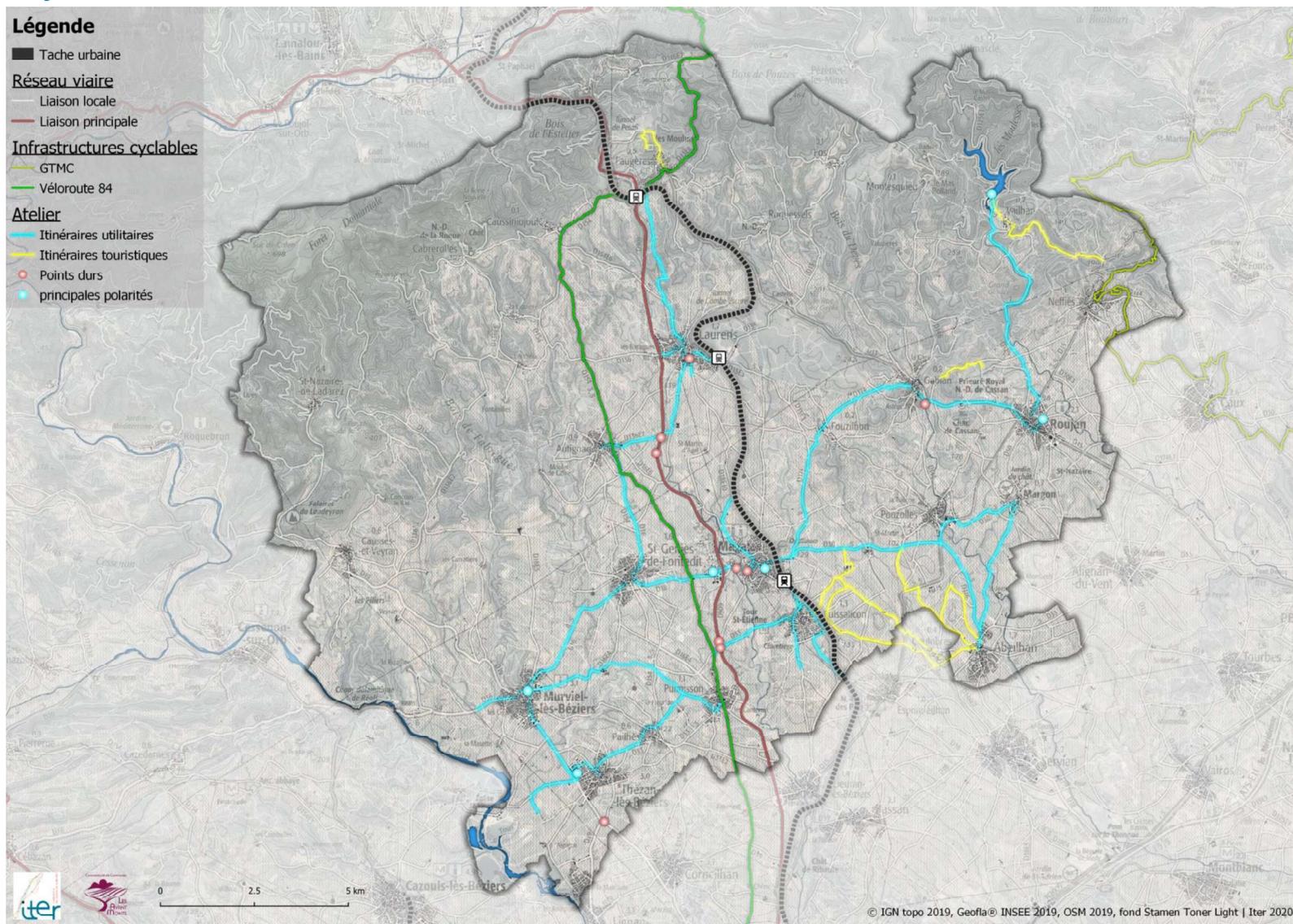
# L'atelier participatif – synthèse des liaisons identifiées

Un atelier participatif a été réalisé le 2 juillet 2020 avec les élus, techniciens et représentants de la société civile pour l'ensemble des communes du territoire.

Il a permis de compléter le travail de terrain pour cibler les liaisons à développer pour la pratique du vélo et les équipements et pôles générateurs de mobilité à desservir en priorité selon leur typologie.

Les participants ont ainsi identifiés des itinéraires à vocation intercommunale sur le territoire et les points noirs d'insécurité qui les composent.

Par ailleurs, le travail réalisé a permis de distinguer les liaisons utilitaires des liaisons touristiques et de loisirs.



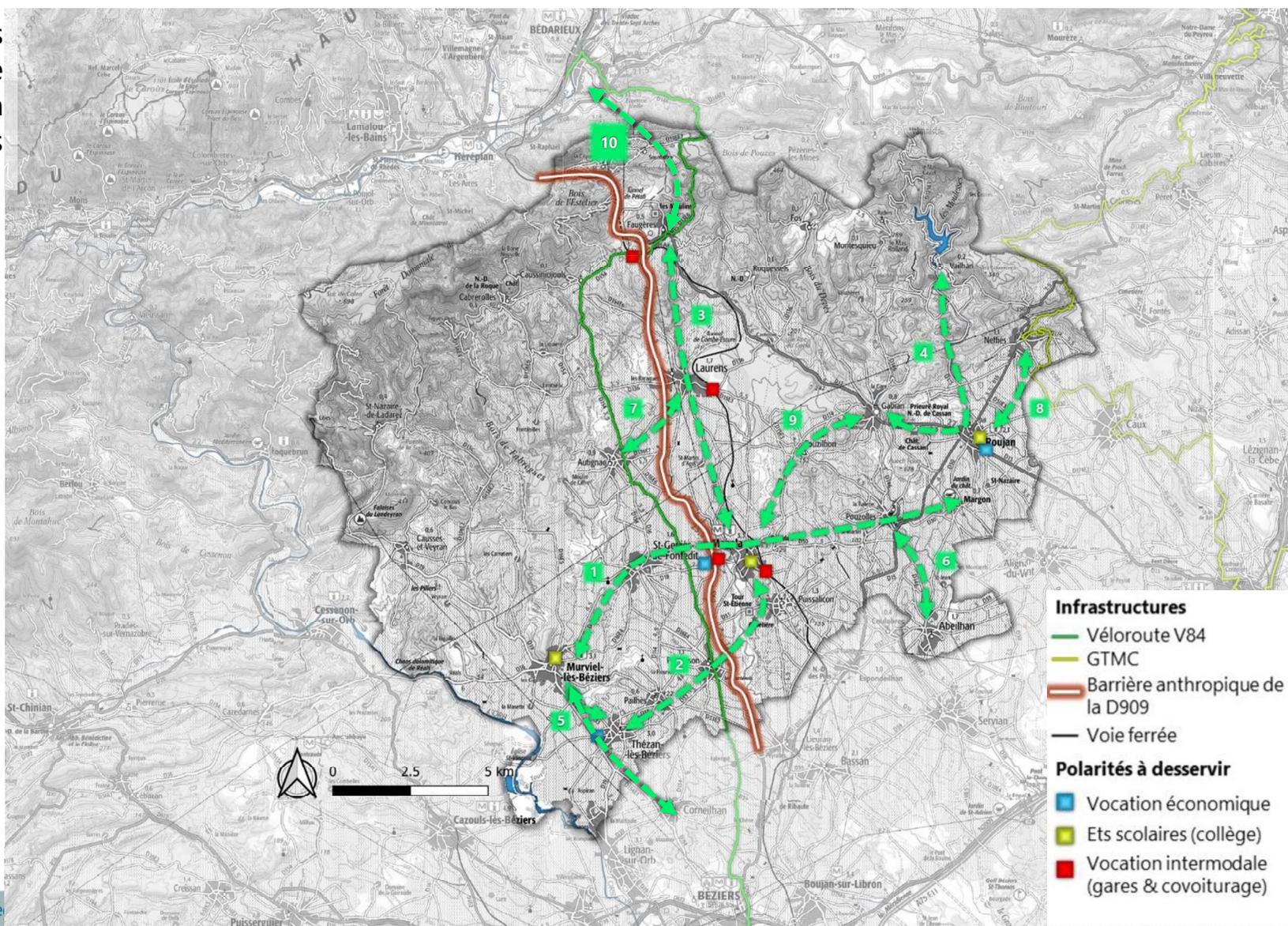
Détail des itinéraires en annexe

# hiérarchisation des objectifs et leviers d'actions mobilisables

# Synthèse des enjeux de liaisons sur le territoire

Les principaux enjeux de liaisons cyclables qui émergent à la lumière du diagnostic, de l'audit de terrain et de l'atelier participatif sont les suivant :

- 1 Murviel <> Magalas <> Pouzolles
- 2 Thézan <> Magalas
- 3 Faugères <> Magalas
- 4 Gabian <> Roujan <> Vailhan
- 5 Murviel <> Thézan <> Corneilhan
- 6 Abeilhan <> Pouzolles
- 7 Autignac <> Laurens
- 8 Roujan <> Neffiès
- 9 Gabian <> Magalas
- 10 Faugères <> Bédarieux



# Les leviers d'action mobilisables



Niveau d'avancement de la CCAM :

Bon

Faible

Nul

# Principes d'élaboration et choix des aménagements cyclables



## Les aménagements

Pour sécuriser les déplacements à vélo.

La prise en compte des déplacements en vélo est obligatoire lors de tout réaménagement de voirie. Les aménagements ont pour but de sécuriser les flux. Ils doivent donc tenir compte de la vitesse automobile réelle, tout en restant praticables pour les cyclistes au quotidien.

Au-dessus de 50 Km/h, la règle est la séparation des flux et donc la création d'infrastructures spécifiques (pistes ou voies vertes). En zone agglomérée, lorsque l'emprise (stationnement compris) ne permet pas de créer de piste ou de bande cyclable, on cherchera à réduire les vitesses pour pouvoir partager l'espace avec les voitures. Les aménagements en ville sont généralement moins coûteux.

Les intersections méritent un soin particulier car elles sont génératrices d'accidents graves liés aux angles de vue. Les sas cyclistes et les céder-le-passage cyclistes ont pour but de laisser partir les vélos en premier afin qu'ils soient très visibles.





## Volet infrastructure

- ❖ Desserte des ZAE du territoire (Audacieuse, Massalettes, Roujan)
- ❖ Desserte des établissements scolaires, notamment les 3 collèges (Roujan, Magalas, Murviel)
- ❖ Développement de liaisons transversales intercommunales et à vocation intermodale (gare et aires de covoiturage)
- ❖ Jalonnement des itinéraires (dont V84)
- ❖ Stationnement sécurisé à destination ou en intermodalité



## Volet serviciel

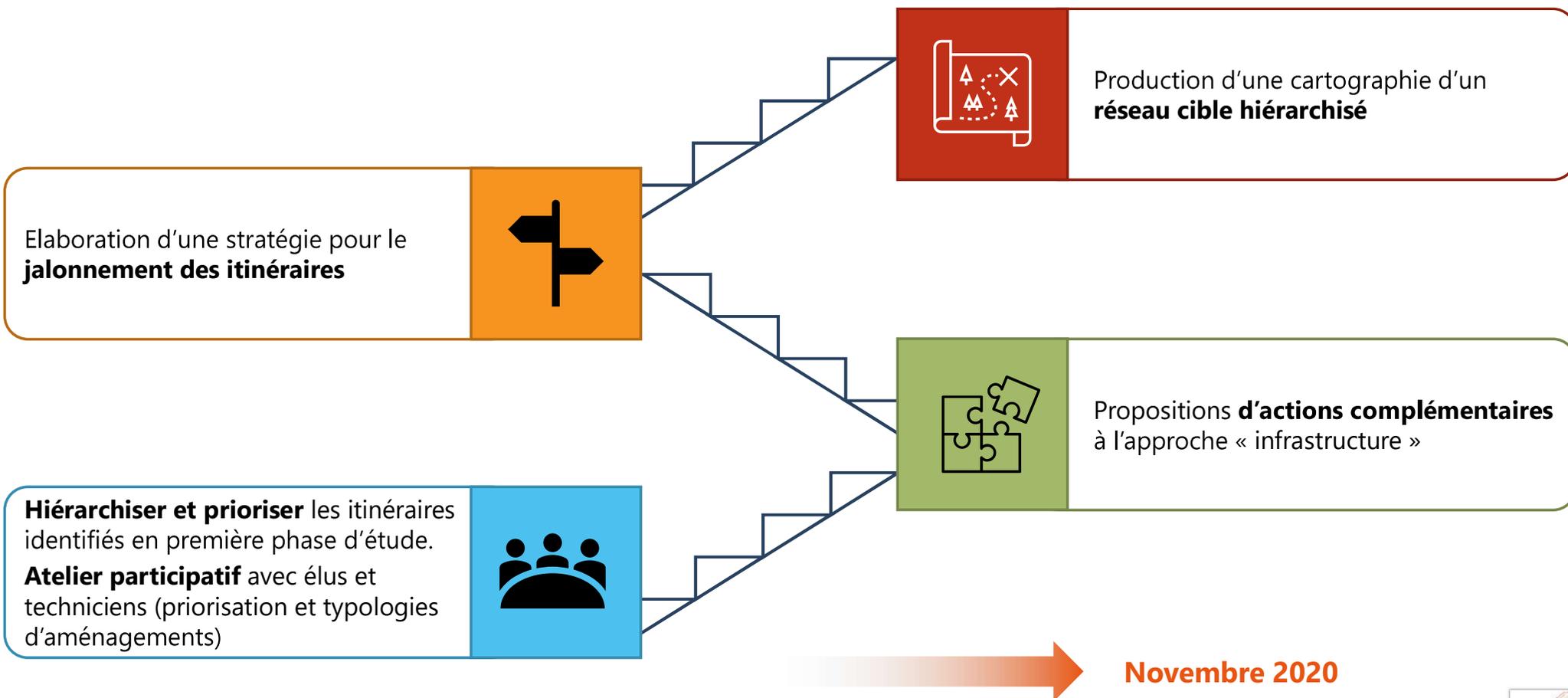
- ❖ Ateliers-garages réparation de vélos
- ❖ Ateliers-journées de remise en selle
- ❖ Prêt moyenne et/ou longue durée de Vélos à Assistance Electrique
- ❖ Incitation financière à l'acquisition de vélo ou de matériel de sécurité
- ❖ Organisation d'événements autour de la mobilité active



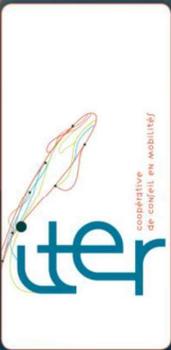
## Volet Réglementaire

- ❖ Harmonisation des politiques de stationnement et de circulation dans les centre-bourg, notamment la continuité et l'identification des zones 30 et zones de rencontre par l'aménagement et la panneautique
- ❖ Prise en compte des aménagements cyclables dans l'élaboration des documents d'urbanisme

# Suite de l'étude : Elaborer une stratégie pré-opérationnelle



## Phase 2 – Stratégie pré-opérationnelle



2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

## Sommaire - phase 2



01

**La hiérarchisation des itinéraires cyclables du territoire**



02

**Le jalonnement et la signalétique**



03

**Le plan d'actions complémentaires**

# Consolidation des itinéraires cyclables

# Rappel des principes d'aménagement des itinéraires cyclables



## Les aménagements

Pour sécuriser les déplacements à vélo.

La prise en compte des déplacements en vélo est obligatoire lors de tout réaménagement de voirie. Les aménagements ont pour but de **sécuriser les flux**. Ils doivent donc **tenir compte de la vitesse automobile réelle, tout en restant praticables pour les cyclistes au quotidien**.

Au-dessus de 50 Km/h, la règle est la séparation des flux et donc la création d'infrastructures spécifiques (pistes ou voies vertes). En zone agglomérée, lorsque l'emprise (stationnement compris) ne permet pas de créer de piste ou de bande cyclable, on cherchera à réduire les vitesses pour pouvoir partager l'espace avec les voitures. **Les aménagements en ville sont généralement moins coûteux.**

Les intersections méritent un soin particulier car elles sont génératrices d'accidents graves liés aux angles de vue. Les sas cyclistes et les céder-le-passage cyclistes ont pour but de laisser partir les vélos en premier afin qu'ils soient très visibles.



# Rappel des principes d'aménagement des itinéraires cyclables

Densité

Trafic



Zones 30



Bande cyclable



Piste cyclable

**SÉPARER**  
€€€



Voie Verte



Double sens cyclable



Chaucidou



Itinéraire jalonné sur route



Vélorue & Zone de rencontre  
**APAISER / PARTAGER**

€€

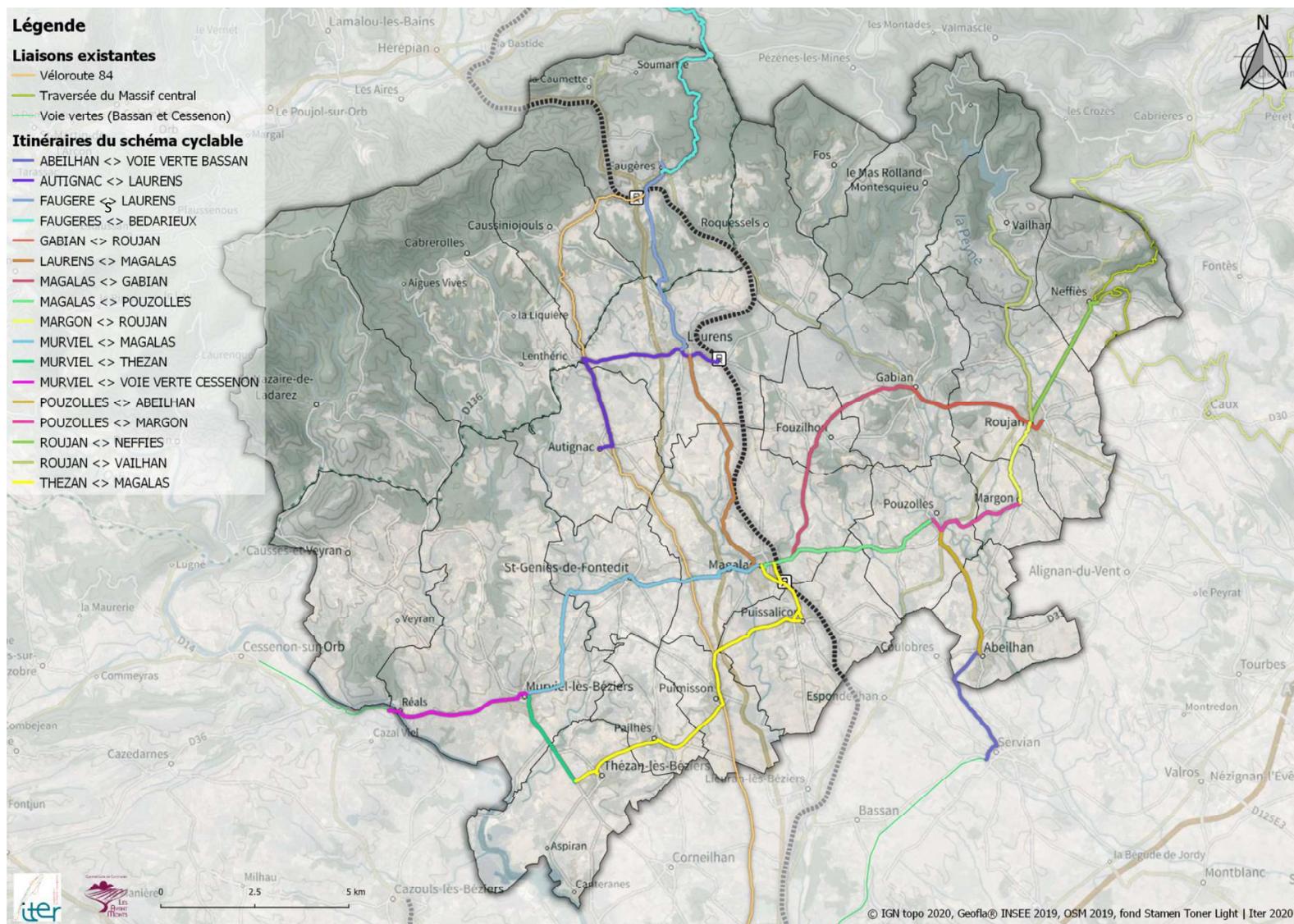
Vitesse ■ ■ ■ ■ ■ ■

■ ■ ■ ■ ■ ■



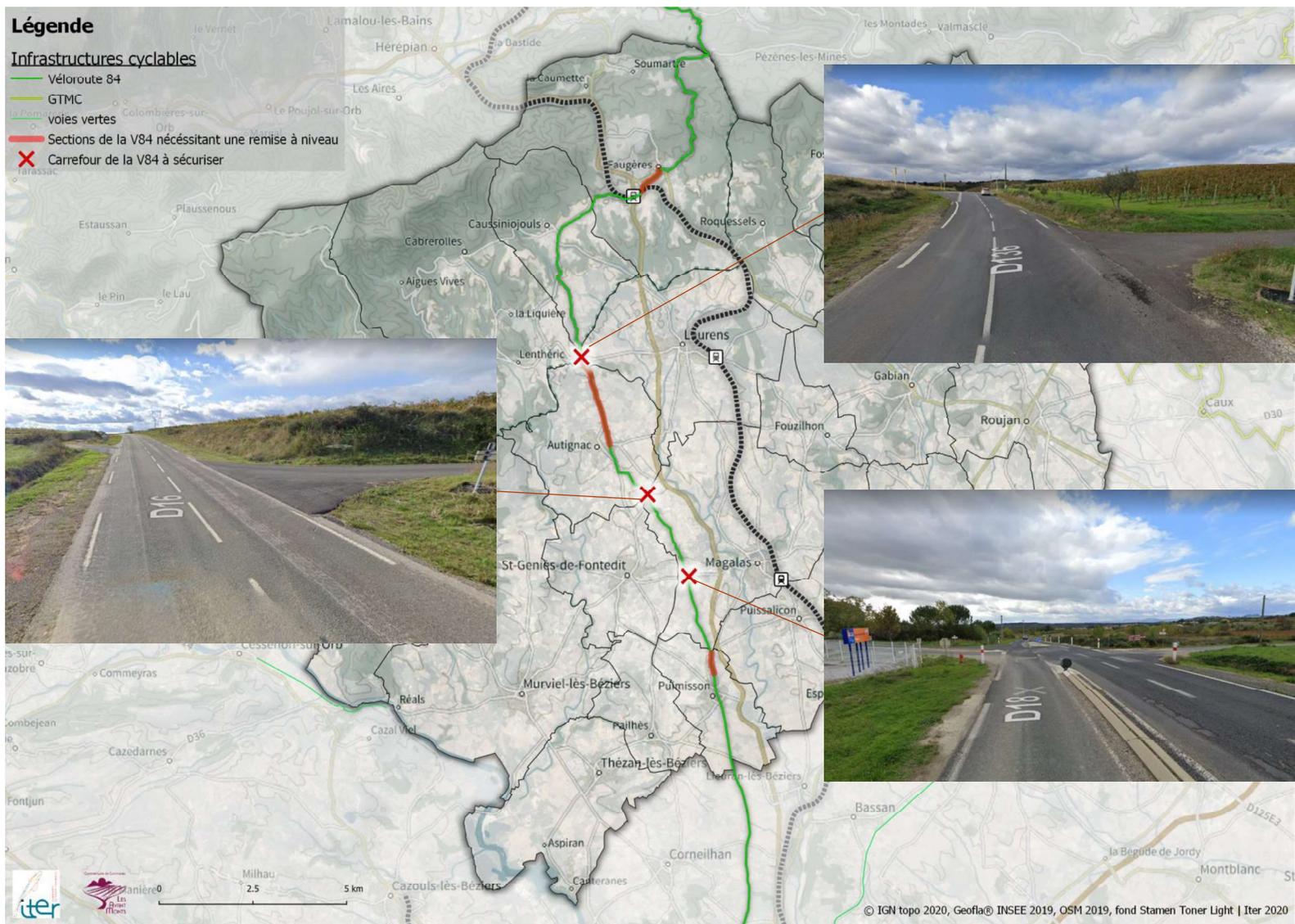
## Rappel des itinéraires identifiés en première phase d'étude

- Pour rappel, la première phase de l'étude a permis d'identifier 16 itinéraires cyclables à développer sur le territoire des Avant-Monts
- Ils s'articulent autour des principales polarités du territoire, avec en premier lieu la ville de Magalas, mais aussi les points d'interconnexion aux grands réseaux de communication (gares ferroviaires), les zones d'activités, les grands axes cyclables (V84, voies vertes existantes ...)

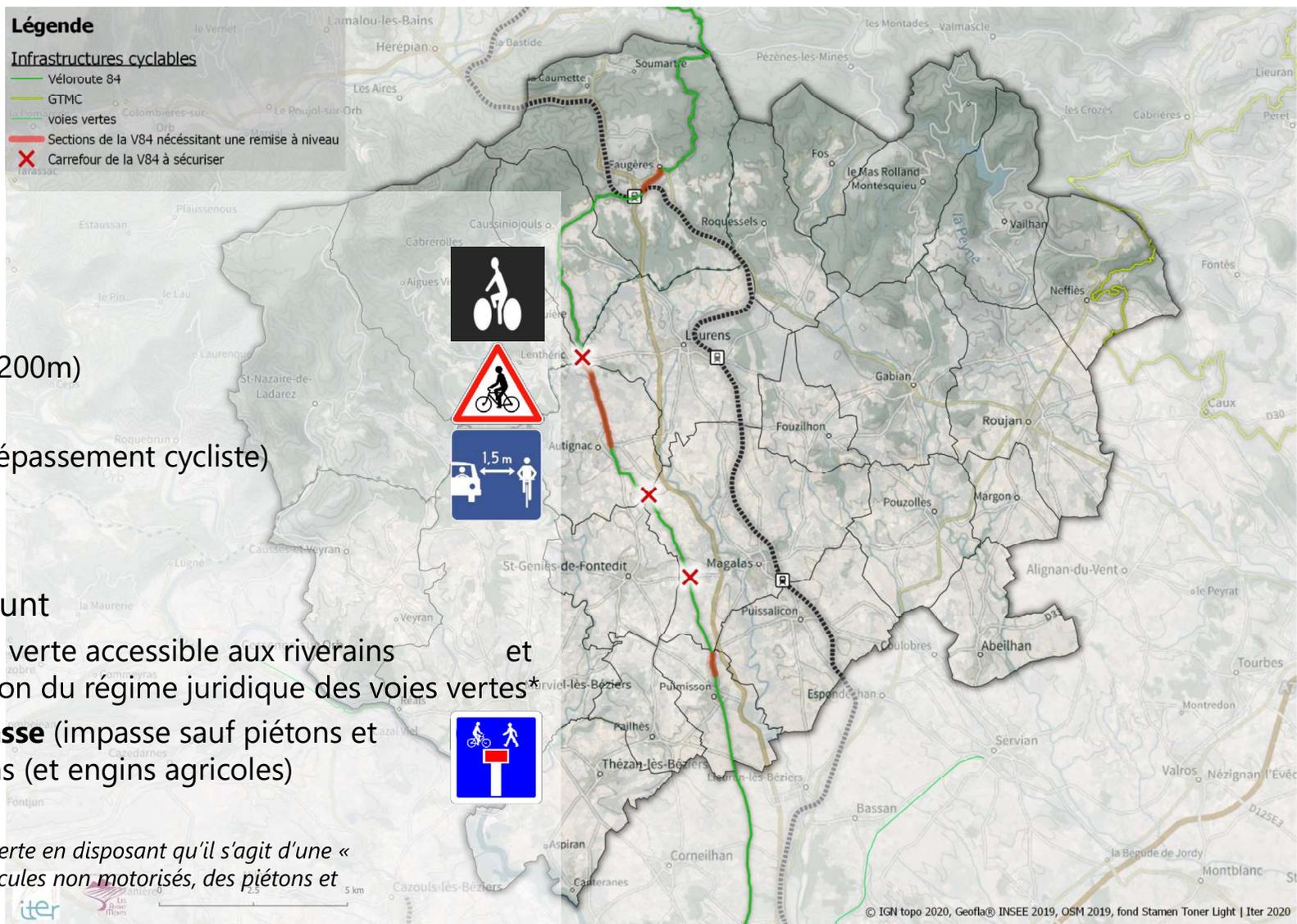


# Sécurisation de la Véloroute 84

- 3 sections de la V84 s'inscrivant dans les itinéraires du schéma nécessitent une sécurisation et une amélioration de l'infrastructure.
  - Entre Puimisson et Magalas
  - Entre Autignac et Laurens
  - Entre Caussinijouls et Faugères
- De même 3 carrefours sur la V84 font l'objet d'un enjeu de sécurisation :
  - Sur la route de Saint-Geniès à hauteur du Centre d'Incendie et de secours de Magalas
  - Sur la D16, limite communale entre Magalas et Autignac
  - Au niveau du croisement avec la D136



# Sécurisation de la Véloroute 84

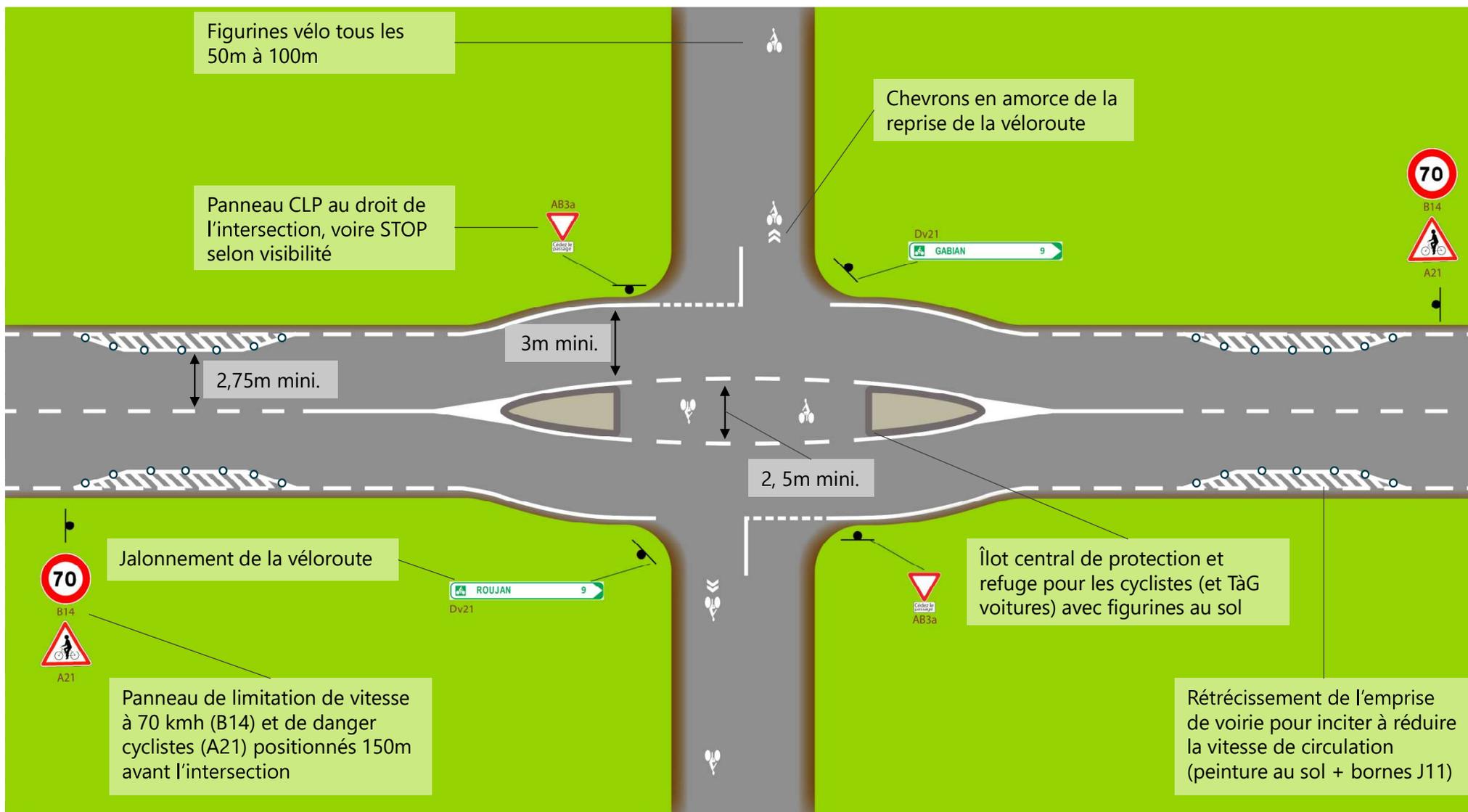


## Les pistes envisageables

- Renforcer la signalétique
  - Pictos vélo au sol (tous les 100 à 200m)
  - Panneaux de rappel (A21)
  - Panneaux pédagogiques (1,5m dépassement cycliste)
- Réduire, supprimer le trafic de shunt
  - Sections de V84 basculée en voie verte accessible aux riverains engins agricoles ... pose la question du régime juridique des voies vertes\*
  - Sections de V84 **en double impasse** (impasse sauf piétons et limitant le trafic aux seuls riverains (et engins agricoles)

# Sécurisation de la Véloroute 84

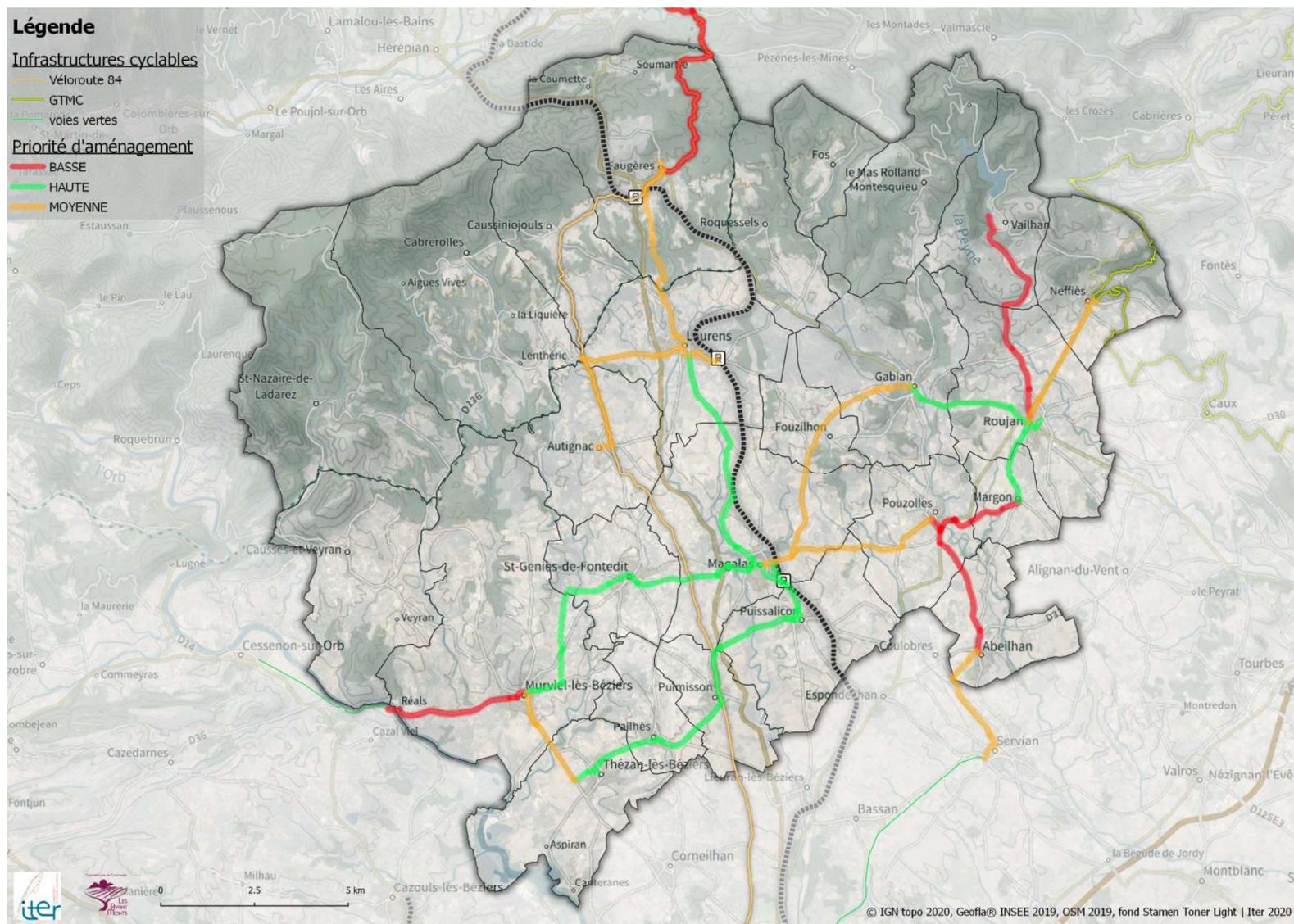
## Principes d'aménagement traversée Véloroute



# Priorisation d'aménagement des itinéraires

• Les itinéraires jugés les plus prioritaires à l'issu de l'atelier de travail (15 décembre 2020), et disposant du plus fort potentiel d'usage sont les suivants :

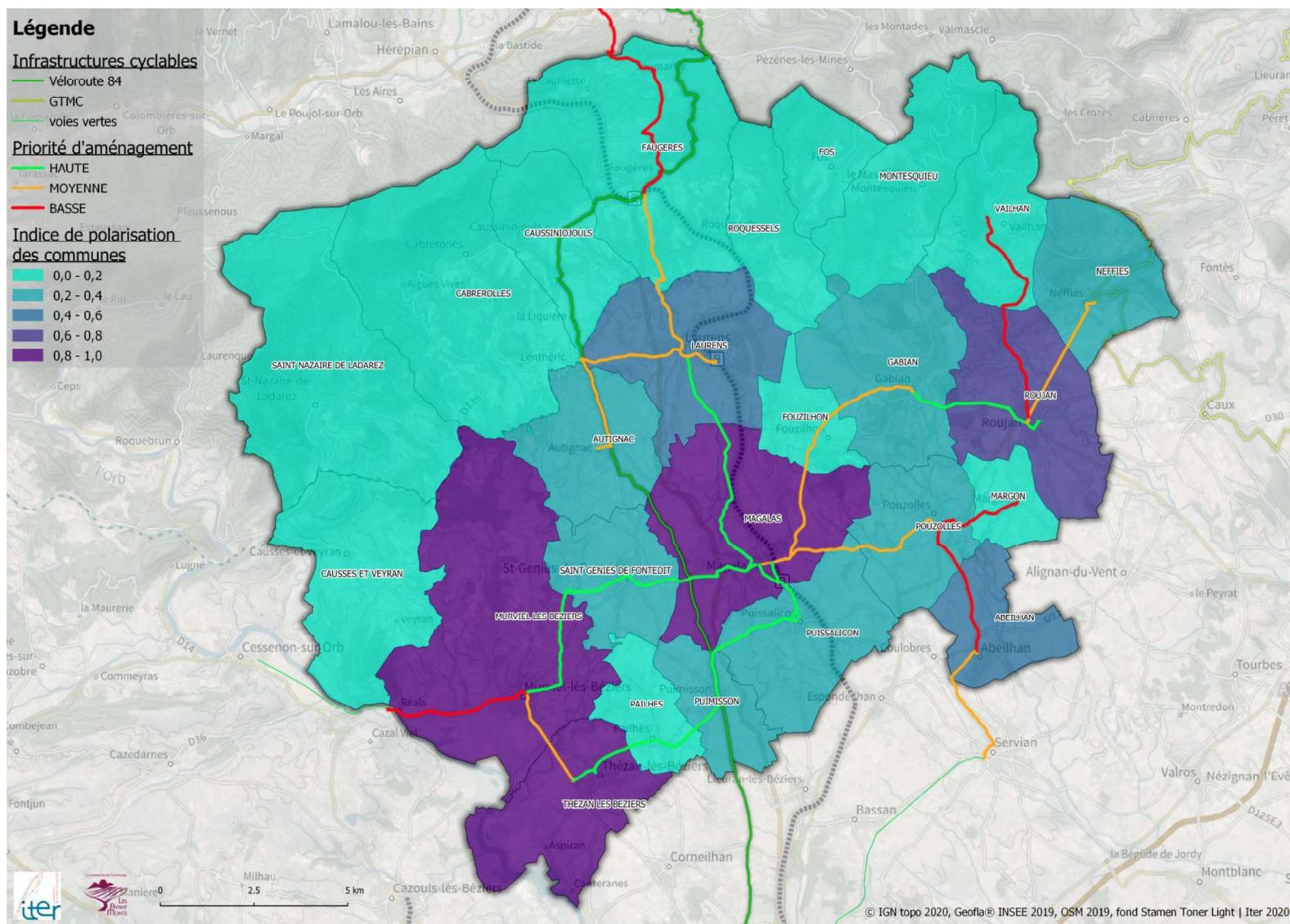
- Murviel <> St-Geniès <> Magalas
- Thézan <> Puimisson <> Puissalicon <> Magalas
- Laurens <> Magalas
- Gabian <> Roujan



*Bien que ces itinéraires soient considérés comme prioritaires ils ne seront pas nécessairement tous réalisés à court terme en phase de planification du schéma. D'autres critères de facilitation techniques et financiers entre en ligne de compte pour la réalisation d'une grille impact-effort préalable au travail de planification.*

# Priorisation d'aménagement des itinéraires

- La mise en exergue des facteurs de polarisation des communes du territoire (cumul des indicateurs démographiques, d'emplois et de services) permet de superposer la priorisation des itinéraires avec les potentiels d'usages.
- On observe ainsi une corrélation entre les itinéraires prioritaires (Murviel <> Magalas; Thézan <> Magalas; Laurens <> Magalas; Gabian <> Roujan) et les communes au plus fort potentiel d'usage (Roujan, Magalas, Thézan, Murviel)

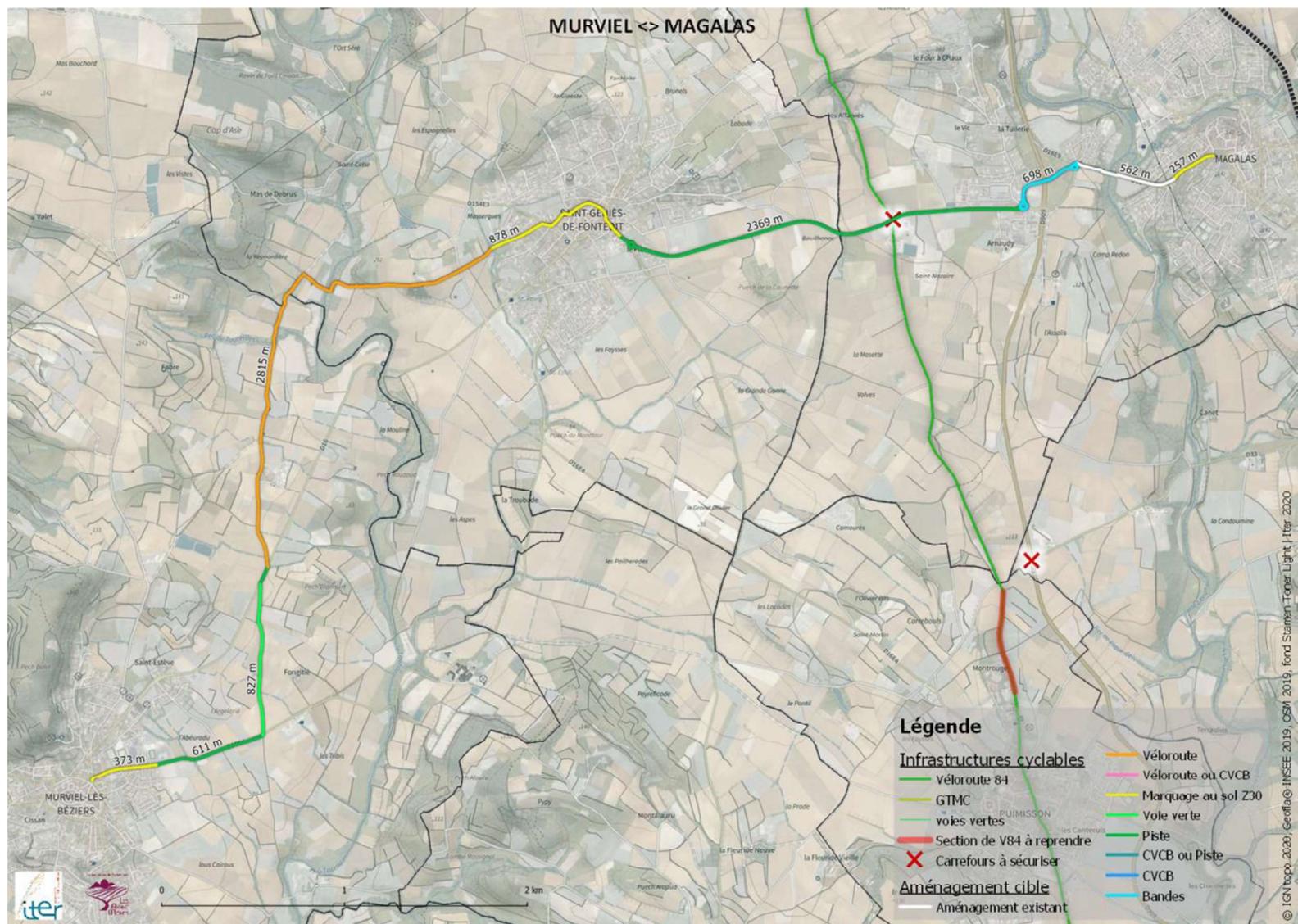


# Priorisation d'aménagement des itinéraires

## Murviel <> Magalas

Les aménagements visés :

- Aménagement existant à Magalas (voie verte) = 560 ml de voirie
- Zone 30 = 1 500 ml
- Bandes cyclables = 700 ml
- Piste cyclable = 3 100 ml
- Voie verte = 800 ml
- Véloroute = 2 800 ml

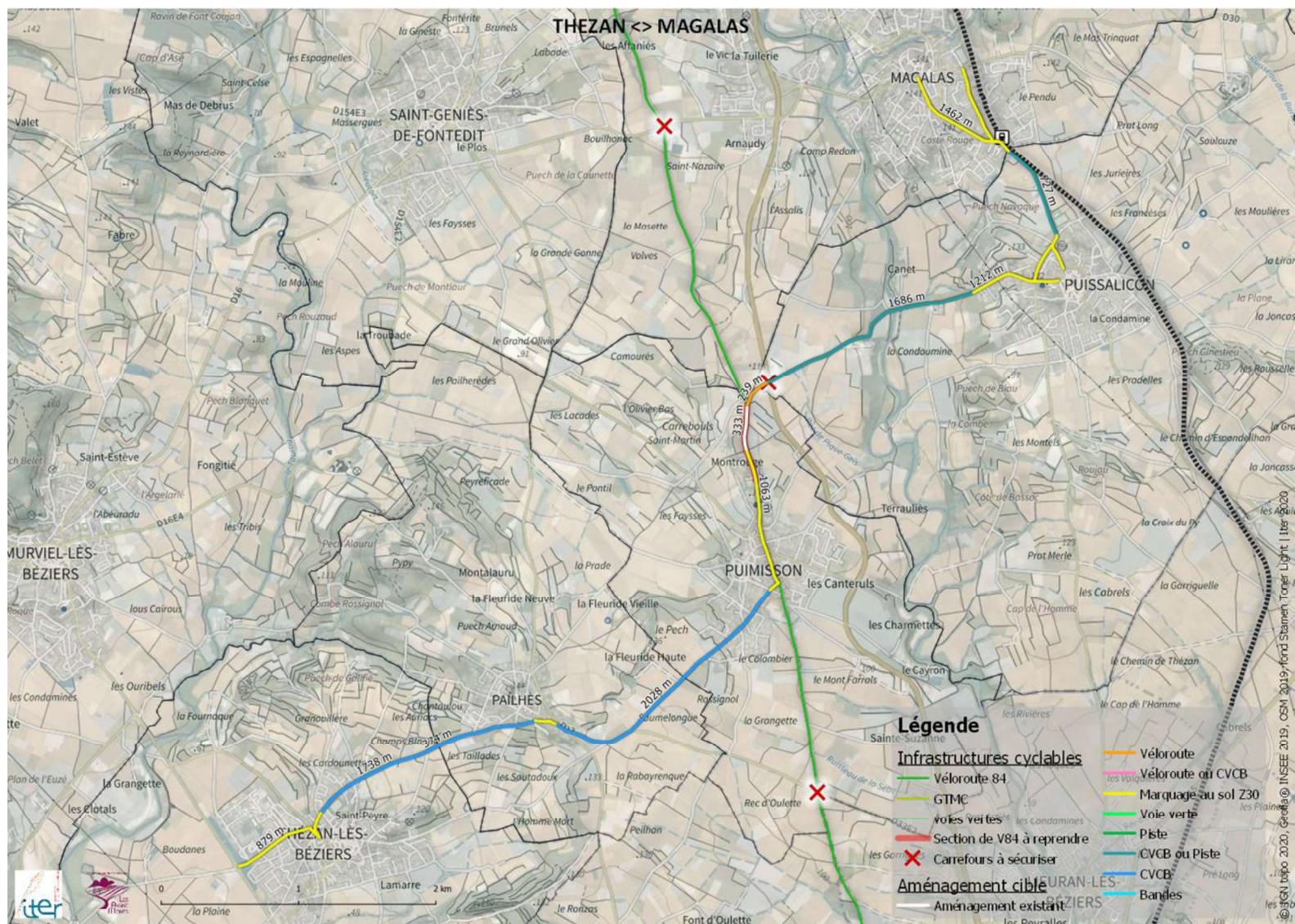


# Priorisation d'aménagement des itinéraires

## Thézan <> Magalas

Les aménagements visés :

- Aménagement existant V84 à reprendre (signalisation) = 300 ml
- Zone 30 = 4 800 ml
- Chaucidou = 4 200 ml
- Chaucidou ou piste = 2 400 ml
- Voie verte = 800 ml

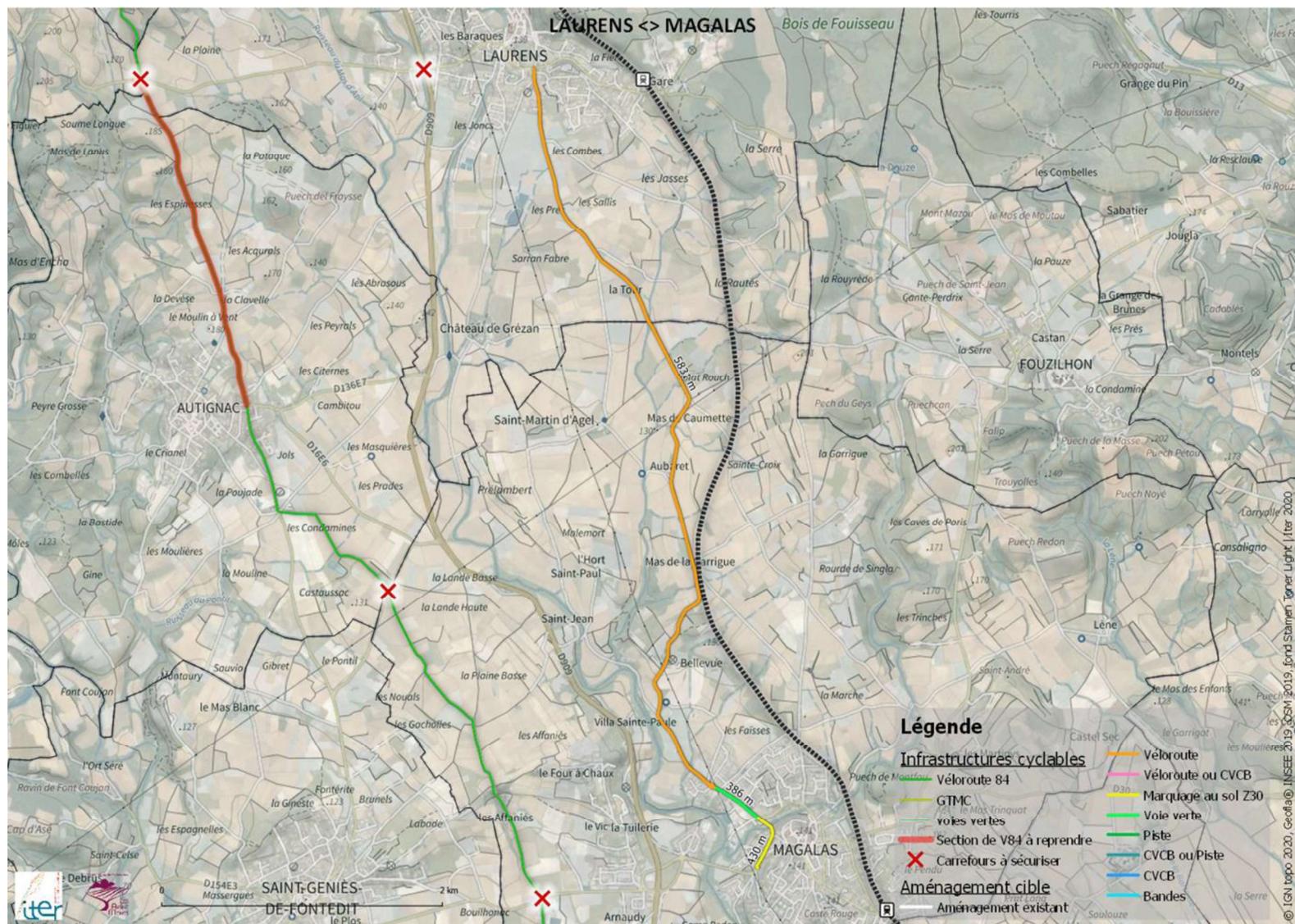


# Priorisation d'aménagement des itinéraires

## Laurens <> Magalas

Les aménagements visés :

- Zone 30 = 400 ml
- Vélroute = 5 800 ml
- Voie verte = 400 ml

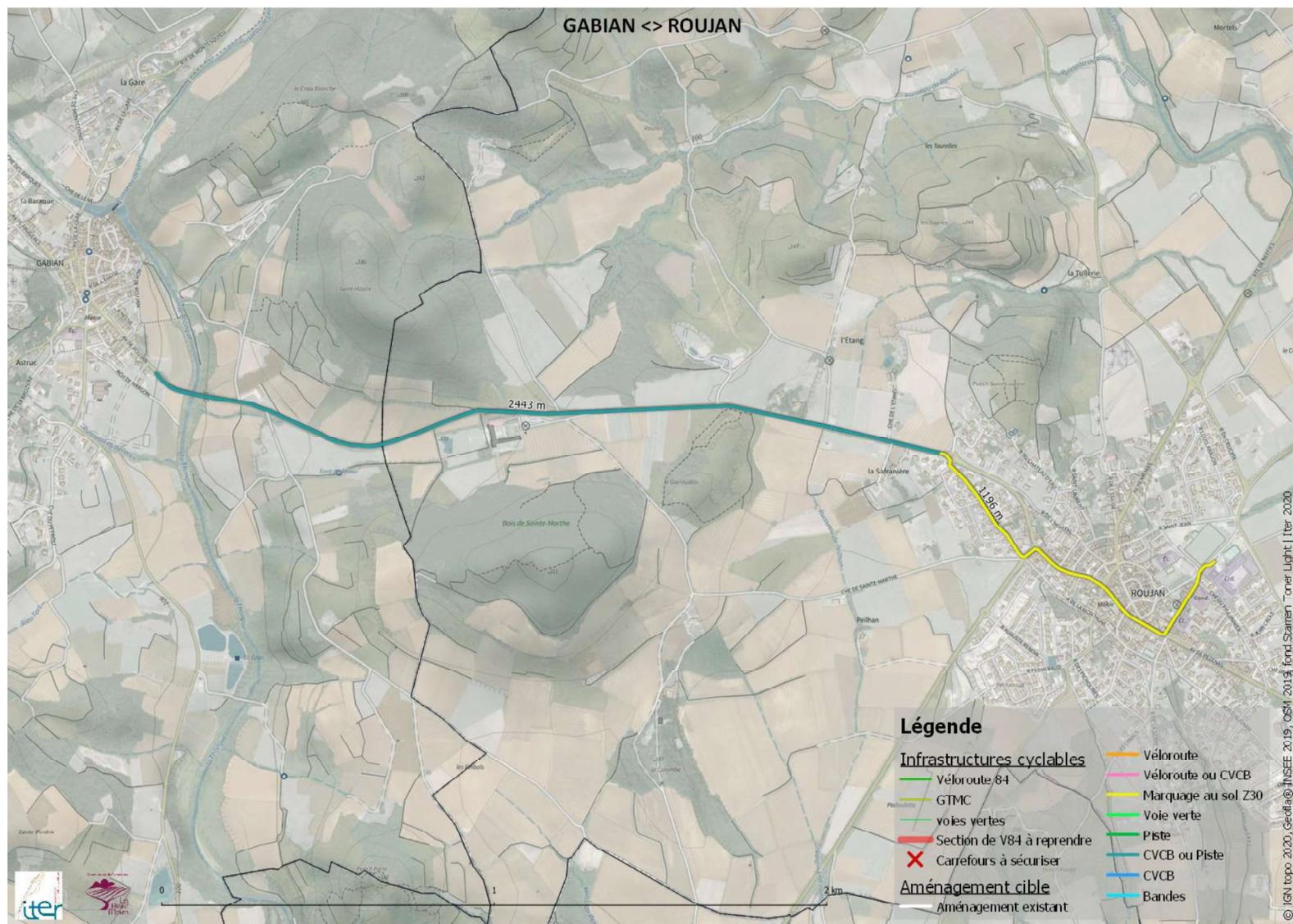


# Priorisation d'aménagement des itinéraires

## Gabian <> Roujan

Les aménagements visés :

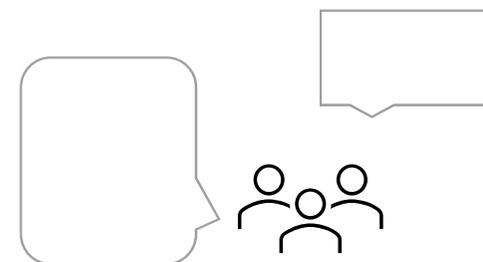
- Zone 30 = 1 200 ml
- Chaucidou ou piste = 2 400 ml



# Arbitrage

Discussion / avis / validation du Comité Technique sur les choix de priorisation

ITINERAIRE	NIVEAU DE PRIORITE
MURVIEL <> MAGALAS	HAUTE
LAURENS <> MAGALAS	HAUTE
THEZAN <> MAGALAS	HAUTE
GABIAN <> ROUJAN	HAUTE
MAGALAS <> POUZOLLES	MOYENNE
ABEILHAN <> VOIE VERTE BASSAN	MOYENNE
FAUGERES <> LAURENS	MOYENNE
MURVIEL <> THEZAN	MOYENNE
AUTIGNAC <> LAURENS	MOYENNE
ROUJAN <> NEFFIES	MOYENNE
MAGALAS <> GABIAN	MOYENNE
FAUGERES <> BEDARIEUX	BASSE
ROUJAN <> VAILHAN	BASSE
MURVIEL <> VOIE VERTE CESSENON	BASSE
POUZOLLES <> MARGON	BASSE
FAUGERES <> LAURENS	BASSE
POUZOLLES <> ABEILHAN	BASSE

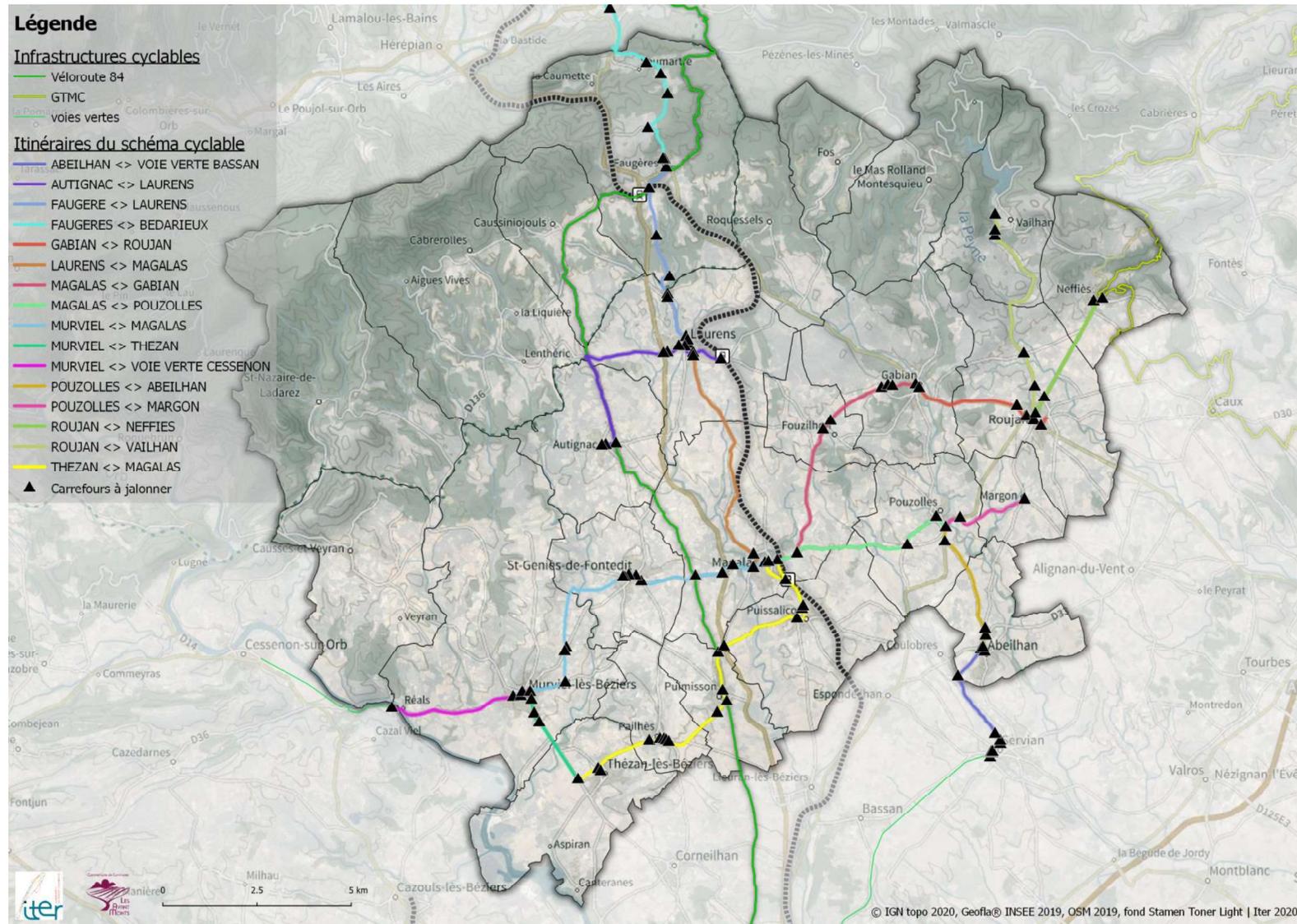


# Le jalonnement et la signalétique

# Recensement des carrefours à jalonner

## Un total de 111 carrefours à jalonner sur les itinéraires du schéma cyclable

- Dont 99 sur le territoire des Avant-Monts
- Dont 40 carrefours sur les itinéraires « prioritaires »



# Stratégie d'implantation et d'indication du jalonnement

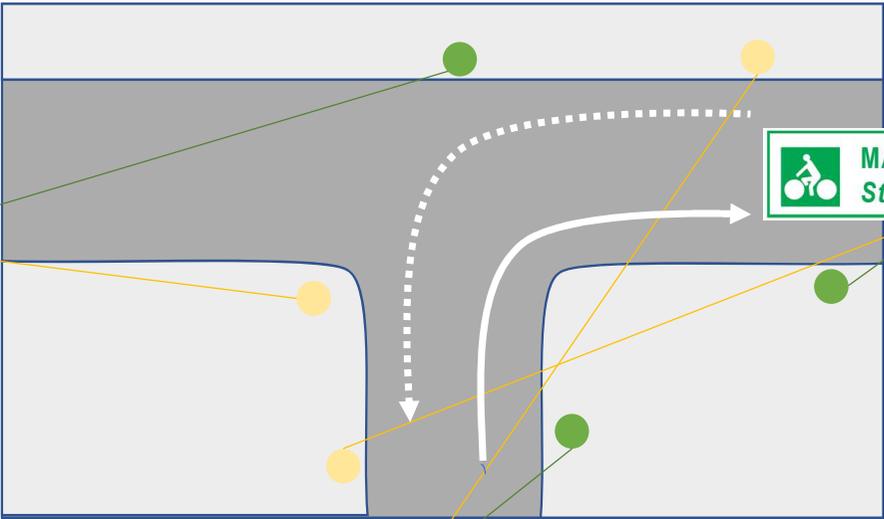
## Principes d'implantation des panneaux

**Le jalonnement vélo est complémentaire du jalonnement routier standard. C'est un élément de sécurité du cycliste.** Le fait de « rater » l'indication pouvant mettre en danger le cycliste, en cas de doute, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés.

Une destination vélo est jalonnée pour **indiquer un itinéraire privilégié pour les vélos**, différents de l'itinéraire emprunté par les véhicules à moteur. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire, en ayant recours aux panneaux de type Dv.

### Dv1a – Position

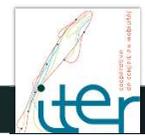
Implanté au droit du carrefour  
*Optionnel : si pas de pré-signalisation possible ou sur un carrefour peu lisible*



**Dv61 – Confirmation**  
*Après un carrefour complexe et tous les km et en sortie de zone agglomérée.*



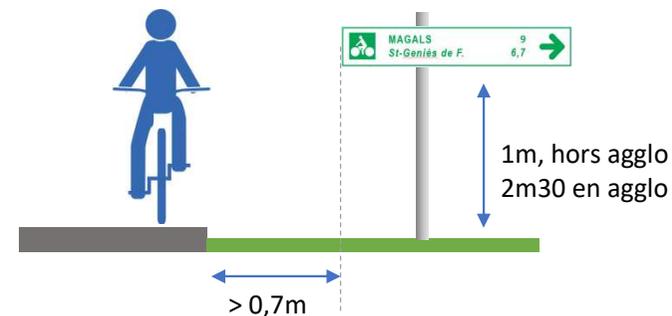
**Dv43a – Pré-signalisation**  
Implanté au moins 15m avant le carrefour. (au moins 30m si pente ou avant un virage)  
*A implanter en 1<sup>ère</sup> intention.*



# Stratégie d'implantation et d'indication du jalonnement

## Principes d'implantation des panneaux

- ❖ Les panneaux sont **implantés à une hauteur de 2,30m minimum** (1m hors agglomération), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée.
- ❖ Autant que possible, ils sont **ajoutés sur des supports existants**. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).



- ❖ Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour **orienter vers l'axes cyclable**, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).
- ❖ La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

- ❖ Les panneaux peuvent également indiquer le temps de parcours

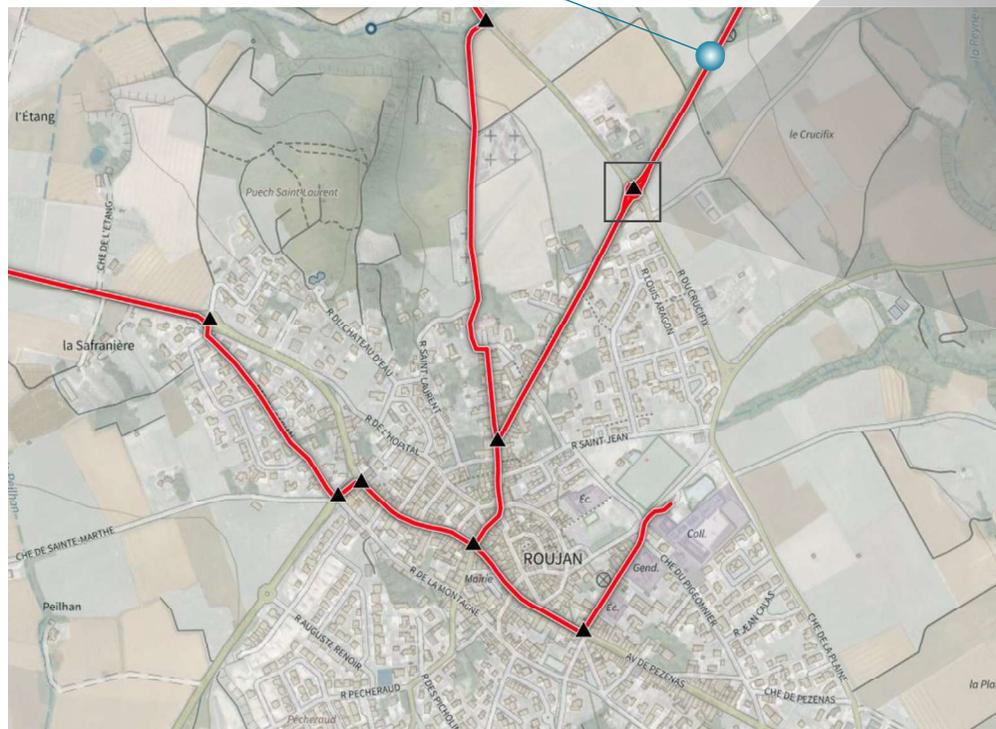


# Déclinaison type sur 5 carrefours

## Itinéraire Roujan <> Neffies

*Carrefour giratoire de la rue du Crucifix*

### Panneau Dv61 Rappel vers Neffies



### Panneau Dv21 vers Neffies



### Panneau Dv21 vers Roujan



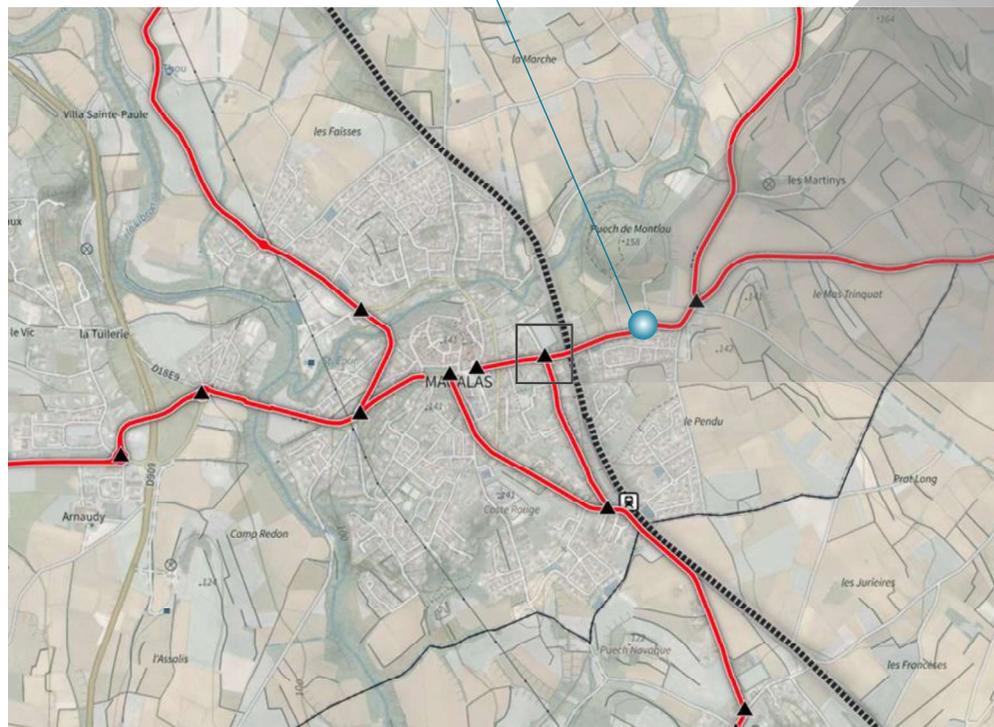
Réutilisation des poteaux existants

# Déclinaison type sur 5 carrefours

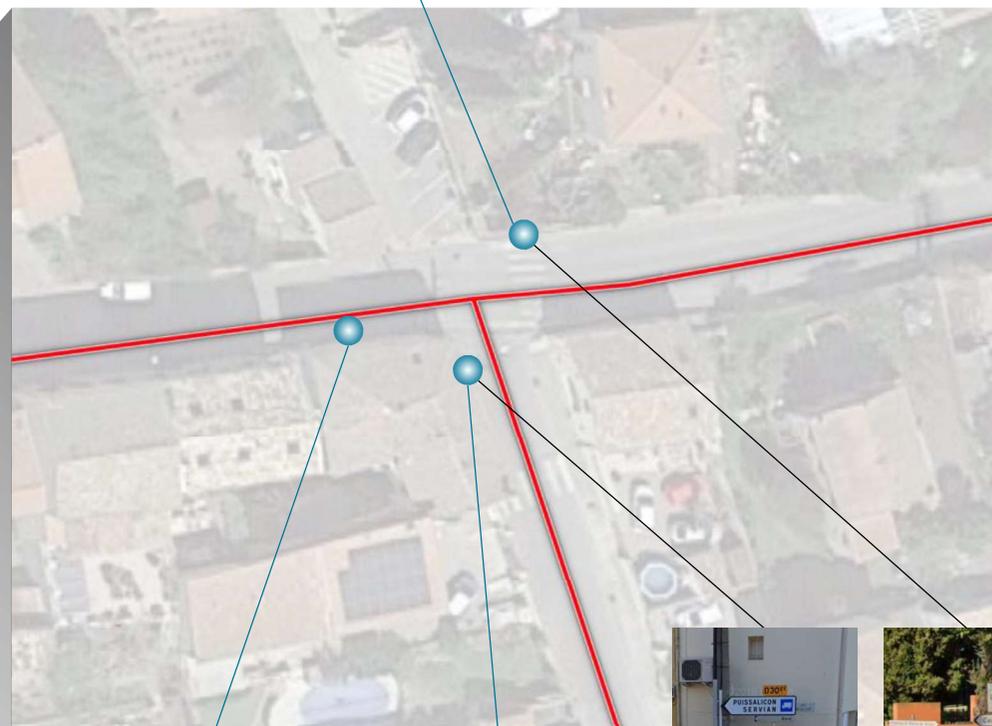
Itinéraire Maglas <> Pouzolles

Carrefour rue de la Cité // Av. du Stade

## Panneau Dv61 Rappel vers Pouzolles et Gabian



## Panneau Dv21 : droite vers Pouzolles / Gabian et gauche vers Magalas / St Geniès



## Panneau Dv21 vers la Gare

## Panneau D43a droite vers Gare et tout droit vers Pouzolles/Gabian

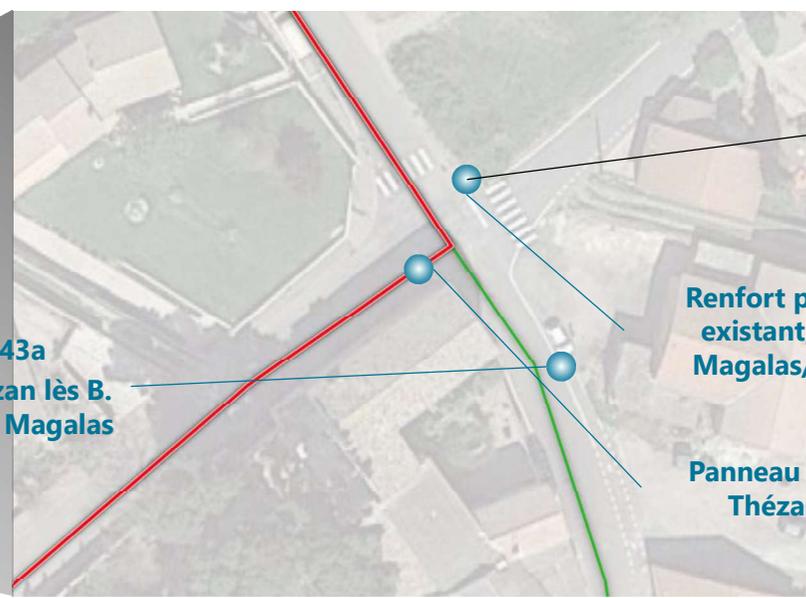
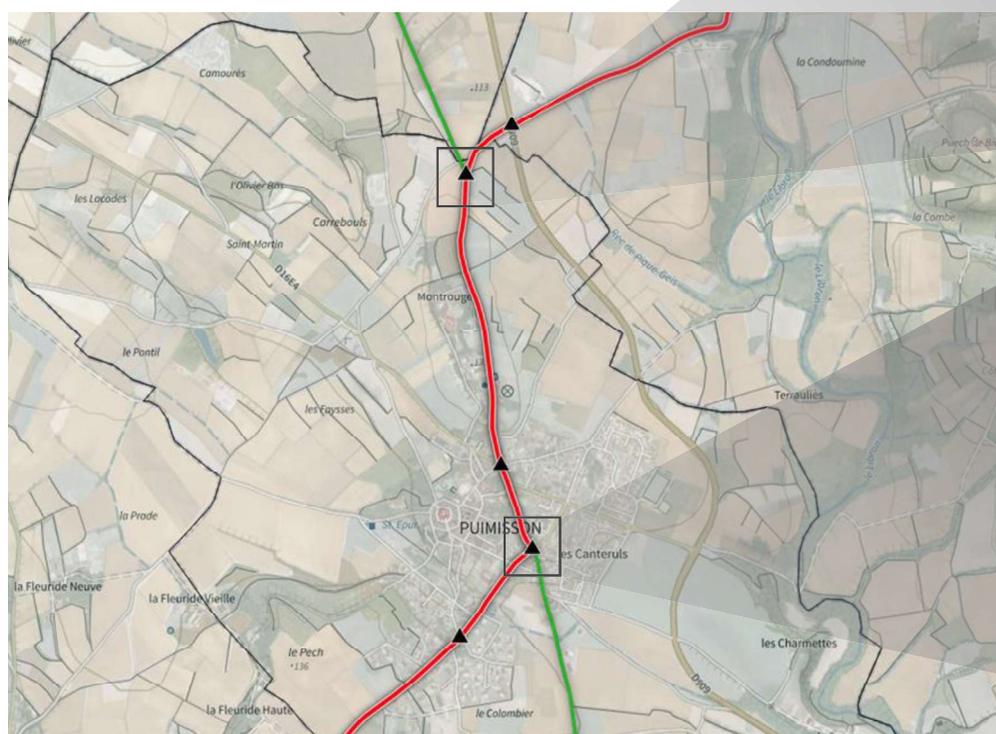
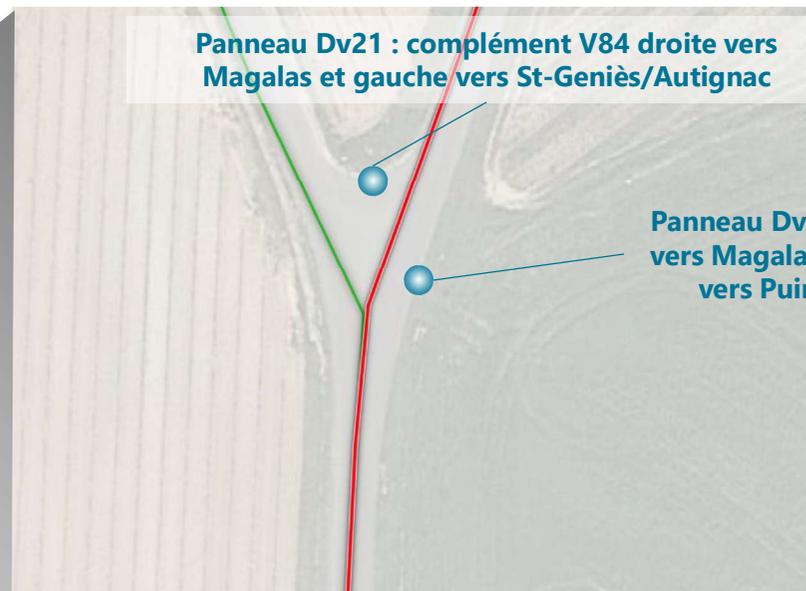


Réutilisation des poteaux existants

# Déclinaison type sur 5 carrefours

Itinéraire Thézan Lès B. <> Magalas  
Carrefours Pins // Colombie et V84

1 2 3

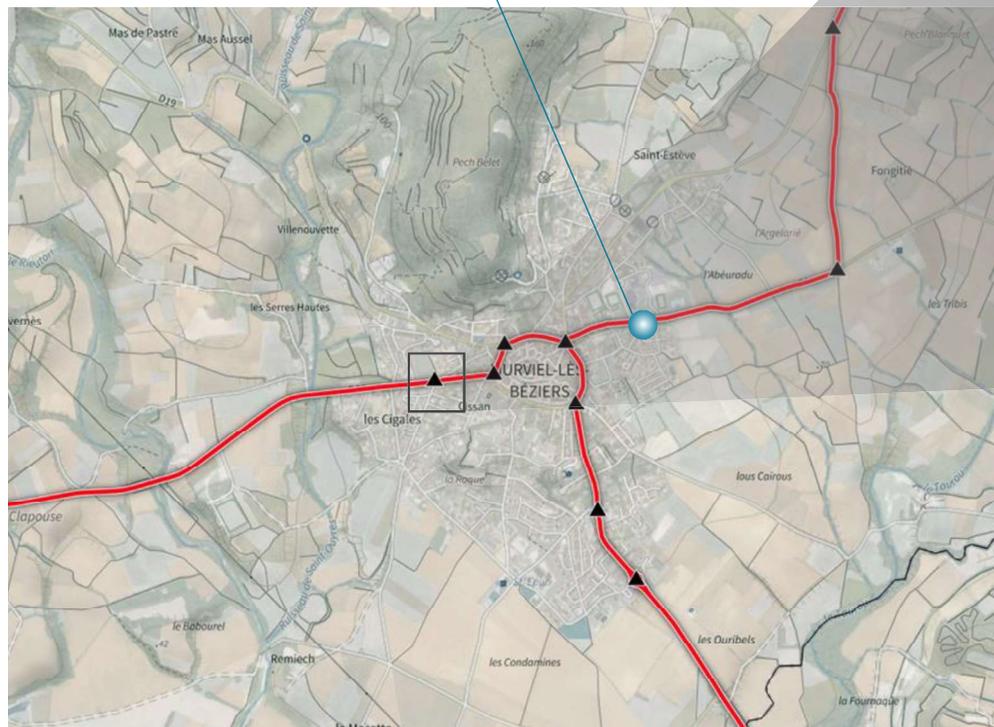


# Déclinaison type sur 5 carrefours

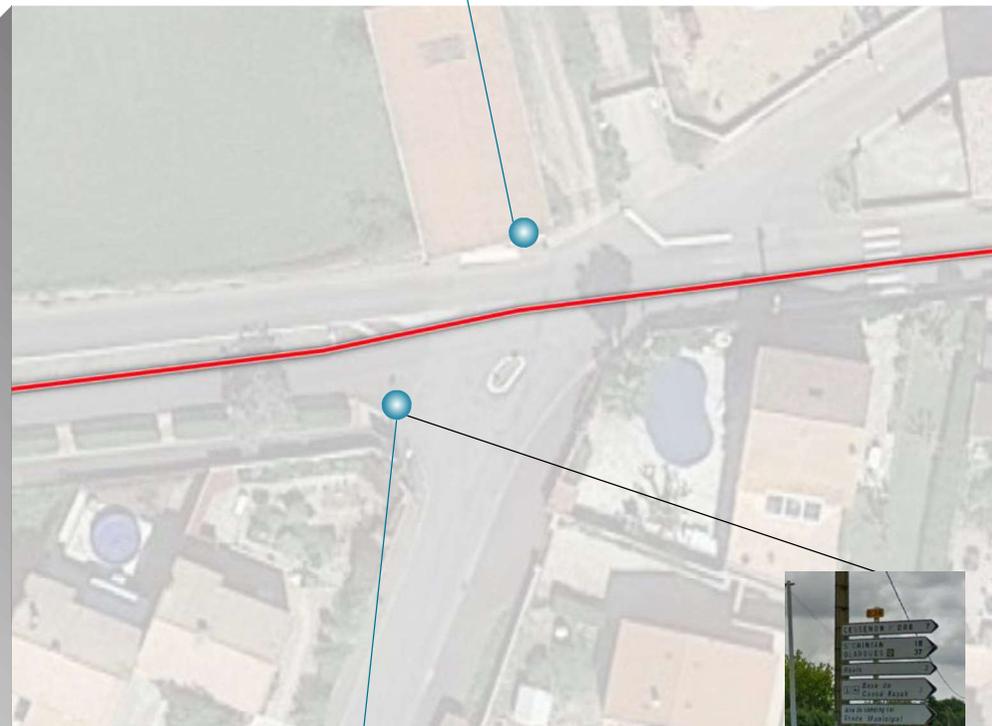
Itinéraire Murviel Les B. <> Voie verte Cessenon

Carrefour rue de la Cité // Av. du Stade

## Panneau Dv61 Rappel vers Pouzolles et Gabian



## Panneau Dv21 : droite vers Murviel et gauche vers Cessenon



## Panneau Dv21 droite vers Cessenon et gauche vers Murviel



Réutilisation du poteau existant

# Le plan d'actions complémentaires

# Constituer un écosystème des mobilités actives

Un plan d'actions articulé autour de 3 axes :

## ÉQUIPER ET AMÉNAGER

- ❖ La charte locale des aménagements
- ❖ Le stationnement vélo
- ❖ Les zones de circulation apaisée

AXE 1

## DÉVELOPPER ET ACCOMPAGNER

- ❖ Location-Prêt de VAE
- ❖ Ateliers participatif d'autoréparation
- ❖ Bourse aux vélos

AXE 2

PLAN  
D' ACTIONS

AXE 3

## SENSIBILISER ET ÉDUIQUER

- ❖ Sensibiliser dans les écoles
- ❖ Faire connaître le « vélo du quotidien »

# Aménager et partager l'espace public

VOLET

1

## 1 SE DOTER D'UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENTS

La réalisation d'un guide des bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables, vise d'une part à fournir une aide et un conseil technique aux différents gestionnaires de voiries du territoire dès lors qu'ils entreprendront des travaux de voirie, mais également à uniformiser les typologies d'aménagements cyclables présentes sur le territoire pour faciliter la perception des infrastructures par les usagers cyclistes.

L'objectif est de décliner les choix et les règles d'aménagements sur chaque type d'infrastructures cyclables dont le territoire souhaite se doter



2021



Aménageurs et gestionnaires de voirie



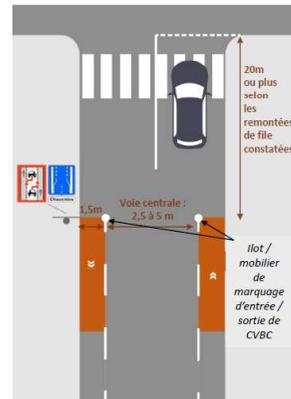
Communes, Département, Codev

## Pertinence de l'action

Pour aller plus loin

### CVCB : Chaussée à voie centrale banalisée – section courante

Aménagement d'amorce si la largeur de chaussée est comprise entre 6m à 8m bénéficiant d'un trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour



- Principes de mise en œuvre :**
- Espace sans démarcation entre le carrefour et le début de la CVCB (ou chaudiou) pour :
    - Bénéficier d'une certaine lisibilité pour les usagers de la route
    - Permettre aux automobilistes de se positionner à droite de la chaussée avant le carrefour
    - Permettre aux automobilistes, sur une courte distance, de se rabattre sur la voie centrale banalisée après le carrefour.
  - Intégrer des aménagements pour rappeler la CVCB : « haricot » de démarcation entre la voie centrale et les bandes de rives.
  - Choix d'un panneau pour une expérimentation auprès des riverains et des usagers de la route



Panneaux C115 et C166 : Entrée et sortie de voie verte

Panneaux B22a et B40 : Obligation cyclable



Panneau C113d : Voie sans issue à l'exception des piétons et cyclistes.



# Aménager et partager l'espace public

## 2

### DÉPLOYER LE STATIONNEMENT VÉLO

Les infrastructures de stationnement vélo et leur déploiement sont une condition indispensable à la réussite d'une politique cyclable.

La typologie de stationnement proposée est à adapter à la durée du stationnement et au niveau de sécurité nécessaire. A titre d'exemple, en gare, on préférera des boxes individuels ou collectifs sécurisés par contrôle d'accès. Sur l'espace public, à proximité de lieux de consommation, des arceaux simples suffiront.

En revanche les dispositifs type racks à vélo sont à proscrire car peu sécurisant.



2021 >> 2030



Habitants des Avant-Monts



150 à 200 K€



Vélocistes et associations de cyclistes et cyclotouristes

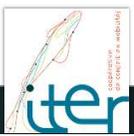


### Pertinence de l'action

Pour aller plus loin

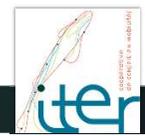


Ne permettent pas d'accrocher ensemble la roue et le cadre du vélo



# Aménager et partager l'espace public

## 2 DÉPLOYER LE STATIONNEMENT VÉLO



# Aménager et partager l'espace public

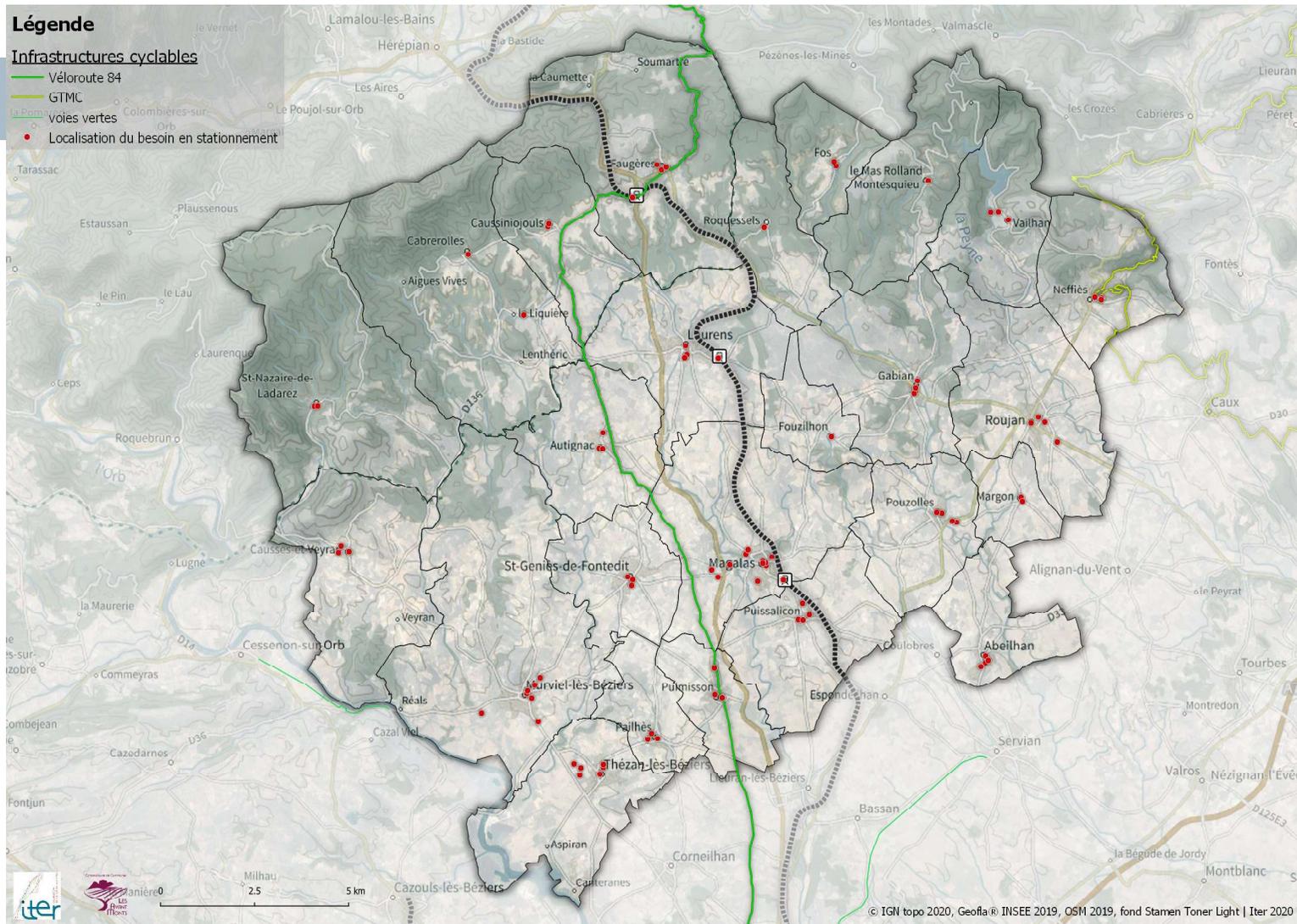
## 2

### DÉPLOYER LE STATIONNEMENT VÉLO

#### Développer une offre de stationnement sur toutes les communes du territoire.

A minima : du stationnement à proximité des mairies, commerces et services du centre bourg, de l'école et des équipements de loisirs et sport.

- Un total de 884 places de stationnement à l'horizon du schéma directeur.
  - Dont 300 places en arceaux couverts
  - Dont 32 places en boîtes sécurisées



Le détail des stationnements par commune est annexé au document



# Aménager et partager l'espace public

3

## ÉTENDRE LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉES

L'apaisement des vitesses de circulation dans les zones agglomérées constitue un levier majeur pour le développement de la pratique cyclable, car il est souvent difficile d'insérer des aménagements cyclables (bandes et pistes) dans les centres-bourgs (largeur de voirie insuffisante).

Dans le cas des zones 30, il est à noter que la simple signalisation (panneautique + éventuellement peinture au sol en entrée et sortie de zone) ne suffit pas à elle seule pour influencer réellement sur les vitesses de circulation automobiles. Il est nécessaire de l'accompagner par l'aménagement pour modifier la perception de l'espace public par l'automobiliste.



2022 >> 2026



Cyclistes et piétons des Avant-Monts



Portées par le gestionnaire de voirie



### Pertinence de l'action

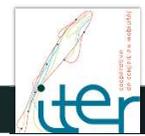
#### Pour aller plus loin

La zone 30 permet d'introduire les doubles sens cyclistes sur les rues à sens uniques, pour simplifier les itinéraires vélo.

L'article R.412-28-1 du code de la route stipule : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf décision contraire de l'autorité investit du pouvoir de police. »

Soit le double sens cycliste est la règle pour les voies à sens unique dans les aires piétonnes, les zones de rencontre, les zones 30 et les voies limitées à 30km/h.

Les doubles sens cyclistes sont sécurisant pour le l'utilisateur à vélo car ils induisent une co-visibilité entre vélo et voiture. La plupart des accidents impliquant des cyclistes se produisent dans des situations de visibilité réduite avec des chocs latéraux ou par l'arrière mais très rarement avec des chocs frontaux.



# Aménager et partager l'espace public

## 3

### ÉTENDRE LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉES

### Les outils pour une ville apaisée



# Développer et accompagner l'offre de services aux vélos

## 4

### PRÊT DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

La CCAM mène déjà une action de prêt gratuit de vélos à assistance électrique depuis 2019.

Le territoire des Avant-Monts étant vallonné et jonché de petites routes faiblement circulées, il se prête particulièrement bien au développement du VAE sur les courtes distances pour des trajets du quotidien

Le dispositif existant peut être étendu et structuré afin de bénéficier plus facilement à la population sur l'ensemble du territoire en implanter les services dans des communes relais (Faugères, Gabian, Thézan, Abeilhan, Roujan,..., par exemple)



2021 >>> 2030



Habitants des Avant-Monts



150 à 200 € entretien /vélo  
1200 € investissement /vélo



Département,



### Pertinence de l'action

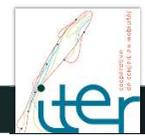
Pour aller plus loin

CAMPAGNE DE LOCATION-PRÊT DE VAE MENÉE EN OCTOBRE 2019



La première campagne de prêt de VAE sur le territoire a été menée conjointement avec le département de l'Hérault, dans le cadre de son plan Hérault Vélo.

En 2020, l'opération prévue initialement le 5 septembre a été reporté à octobre 2021 pour cause de crise sanitaire.



# Développer et accompagner l'offre de services aux vélos

## 5

### ATELIERS DE RÉPARATION

Conjointement au déploiement d'actions autour de la Vélonomie, les ateliers de réparation pourront être organisés 1 à 2 fois par an en partenariat avec les associations de cyclistes et cyclotouristes.

Ils sont généralement portés par les milieux associatifs, et peuvent aussi être à l'origine et à l'impulsion de la création de maisons du vélo.

Le but est autant de proposer un service de réparation, qu'un service d'apprentissage pour faire et refaire les gestes d'entretien usuels du vélo chez soi.



2021 >>> 2030



Habitants des Avant-Monts



Vélocistes et associations de cyclistes et cyclotouristes



### Pertinence de l'action

#### Exemple



Source : la voix du nord

ATELIER RÉPARATION PORTÉ PAR LE COLLECTIF LA MAISON VÉLO ROUBAISIEENNE

ATELIER D'AUTORÉPARATION PORTÉ PAR L'ASSOCIATION GUIDOLINE ET SOUTENU PAR LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE ET LA VILLE DE DUCLAIR



Source : la voix du nord



# Inciter et encourager la pratique du vélo

6

## ORGANISER UNE BOURSE AUX VÉLOS

L'objectif d'une bourse aux vélos est de favoriser le recyclage de vélos qui ne sont pas utilisés ou qui dorment dans des garages. Elles sont aussi des lieux de rencontre, d'apprentissage, notamment pour l'entretien courant du vélo. Elles favorisent grandement la constitution d'un écosystème autour du vélo sur un territoire.

La bourse aux vélos est un moyen simple pour acquérir un premier vélo à moindre coût.



Dès 2021



Les foyers des Avant-Monts



Associations cyclistes locales



Pertinence de l'action

Quelques exemples

### BOURSE AUX VÉLOS Dimanche 18 mars

Vente de vélos d'occasion  
de Cycles & Manivelles et de particuliers

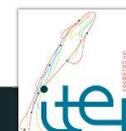
Rendez-vous dans la cour de l'école Gambetta  
à côté de la Maison du Vélo  
Dépôt des vélos de 9h - 11h  
Vente de 11h à 16h



Renseignements à la  
Maison du Vélo et des Mobilités  
28 rue Léon Gambetta  
contact@cycles-manivelles.org  
09 83 91 48 08



Organisation  
d'une bourse  
aux vélos sur  
la commune  
de Bègles



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 7

### ATELIERS DE SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES



#### Pour aller plus loin

La mise en application du dispositif national « savoir-rouler à vélo » destiné aux 6-11 ans vise l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

Une formation en 10h répartie en 3 étapes, encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC) :

- 1 – Savoir pédaler, maîtriser les fondamentaux du vélo
- 2 – Savoir circuler, découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé
- 3 – Savoir rouler à vélo, circuler en autonomie sur la voie publique

Les ateliers en milieu scolaire accompagnent un politique d'équipement en stationnement cyclable dans les écoles.

Le programme Alvéole, porté par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) finance à hauteur de 60%, les installations de stationnement et à hauteur de 100% les séances d'apprentissage à l'école.

Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » s'inscrit dans le cadre du Plan Vélo et mobilités actives, dont l'objectif est de multiplier par 3 l'usage du vélo en France et atteindre les 9% de part modale à l'horizon des JO 2024.



Dès 2021



Habitants des Avant-Monts et touristes



Communes, CCAM (relais), FUB



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 8 FAIRE CONNAÎTRE LE VÉLO DU QUOTIDIEN

Faire évoluer l'image du vélo dans les déplacements du quotidien. Affirmer et diffuser l'idée d'un choix pragmatique et l'intérêt économique, sanitaire ... lié à la pratique quotidienne du vélo.

- ❖ Utiliser les supports de communication, dans l'espace public et sur les réseaux sociaux, dans le cadre d'une campagne sur les bienfaits du vélo (santé, respects des autres, de l'environnement) et la sécurité à vélo (éclairage et équipements en vélo)
- ❖ Créer un évènement festif local autour du vélo afin de sensibiliser les habitants à la pratique du vélo



2021 >> 2025



Les habitants des Avant-Monts



10 à 20 000 €



Associations, communes, comités des fêtes ...



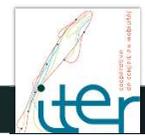
### Pertinence de l'action

Pour aller plus loin

Un appel à projet pourra être lancé afin que tous les acteurs locaux puissent s'exprimer pour construire et organiser un évènement fédérateur, festif et convivial.



Source : velo-cite.org



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION

Préalable au déploiement des zones de circulation apaisées dans les centre-bourgs, le plan de communication vise à mieux faire comprendre les évolutions de limitations de vitesse des véhicules motorisés et la réattribution de l'espace public aux piétons et aux cyclistes.

Officialiser une limitation à 30 Km/h permet de :

- Mettre en cohérence pour la majorité des voies, la réglementation avec la pratique
- Réduire les vitesses sur les quelques voies où elle est supérieure à 30 Km/h, pour sécuriser les piétons et les vélos
- Autoriser le double sens cyclable sur toutes les voies à sens unique, sauf celles où le trafic est trop important
- Renforcer la visibilité des cyclistes et des piétons dans la ville, les « légitimer », donc pacifier les espaces publics du centre.



2021 >> 2024



Les habitants des Avant-Monts



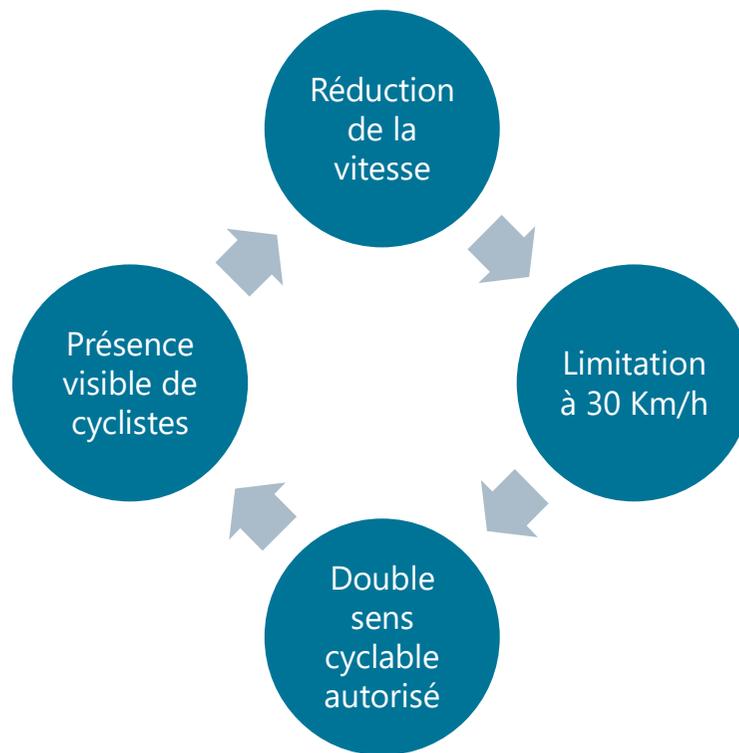
15 à 25 000 €



Associations, communes



Pour aller plus loin



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION



Pour aller plus loin

### Processus de mise en place :

1. Evaluer les vitesses actuelles et préparer les arguments
2. Communiquer largement en amont
3. Préparer la voirie via des premiers aménagements, émettre l'arrêté municipal
4. Sensibiliser et faire preuve de pédagogie lors de l'inauguration
5. Evaluer l'impact de la mesure et adapter les aménagements si nécessaire, puis pérenniser le périmètre par des aménagements plus conséquents.

Les centre-ville correspondent aux zones de déplacements diffus :

- Les pôles d'attraction et d'émission de flux sont répartis sur tout le centre
- Les itinéraires concernent donc potentiellement toutes les rues
- Hors, de nombreuses rues sont à sens uniques (détours acceptable pour les modes motorisés, mais handicapant pour les cyclistes)

L'observation de terrain montre que la vitesse pratiquée sur la majorité des voies est déjà inférieure ou équivalente à 30 Km, du fait des profils de voirie.



2021 >> 2024



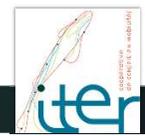
Les habitants des Avant-Monts



15 à 25 000 €



Associations, communes



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION

### Avantages

- ❖ Favoriser la vie locale et la convivialité en rendant l'accès aux commerces et services plus agréable et sécurisé.
- ❖ Réduire le bruit aux entrées de ville : 2 à 4 db en moyenne, soit environ la moitié du bruit routier.
- ❖ Réduire de 20 à 60% du nombre d'accidents et de leur gravité selon les expériences



2021 >> 2024



15 à 25 000 €



Les habitants des Avant-Monts

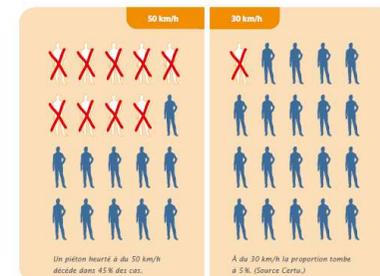


Associations, communes

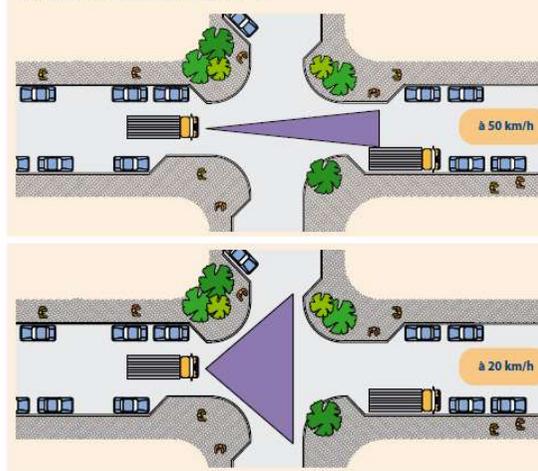


### Pertinence de l'action

Pour aller plus loin



Angle de vision en fonction de la vitesse



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION

### Communication en amont

- ❖ Communiqué de presse
- ❖ Flyers dans les boites aux lettres
- ❖ Affiches
- ❖ Articles dans les supports de communication municipaux
- ❖ Eventuellement une réunion publique
- ❖ Réintégrer les arguments pour la limitation de la vitesse (qualité de vie, sécurité pour les piétons, les enfants, les cyclistes, réduction du bruit, ...)

2021 >> 2024

15 à 25 000 €

Les habitants des Avant-Monts

Associations, communes

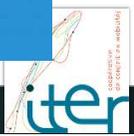


Pour aller plus loin

SaintAndrédeCubzac.fr



Depuis le 17 mars 2018, la ville est passée au 30 km/heure



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo

## 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION

### Sensibiliser et faire preuve de pédagogie lors de l'inauguration

- ❖ Nouveau communiqué de presse
- ❖ Radars pédagogiques, à déplacer sur plusieurs points de la ville (qui peuvent ensuite être pérennisés en entrée de zone 30)
- ❖ Contrôles sans verbalisation le premier mois
- ❖ Verbalisation ensuite.



2021 >> 2024



Les habitants des Avant-Monts



15 à 25 000 €



Associations, communes



### Pertinence de l'action

Pour aller plus loin



Source Ouest France



# Sensibiliser et éduquer à la pratique du vélo



## Pertinence de l'action

### 9 ADOPTER UN PLAN DE COMMUNICATION

**Evaluer l'impact de la mesure et adapter les aménagements si nécessaire, puis pérenniser le périmètre par des aménagements plus conséquents**

- ❖ Nouveaux relevés de vitesse pour localiser les points sur lesquels l'aménagement doit être renforcé (ou le périmètre doit être adapté)
- ❖ Actions de pérennisation (aménagements plus lourds)
- ❖ Communiquer sur les résultats pour renforcer l'approbation du public.

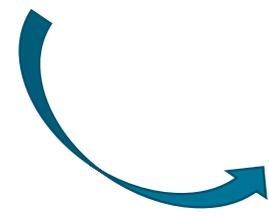
Pour aller plus loin



Source La voix du Nord



Source Velobuc



2021 >> 2024



Les habitants des Avant-Monts



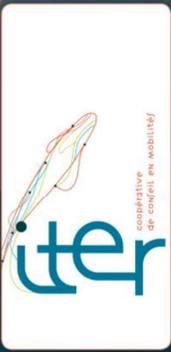
15 à 25 000 €



Associations, communes



## Phase 3 – Planification du schéma

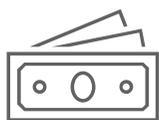


2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

## Sommaire - phase 3



01

**Chiffrage des itinéraires  
du schéma**



02

**La planification  
pluriannuelle du  
schéma**



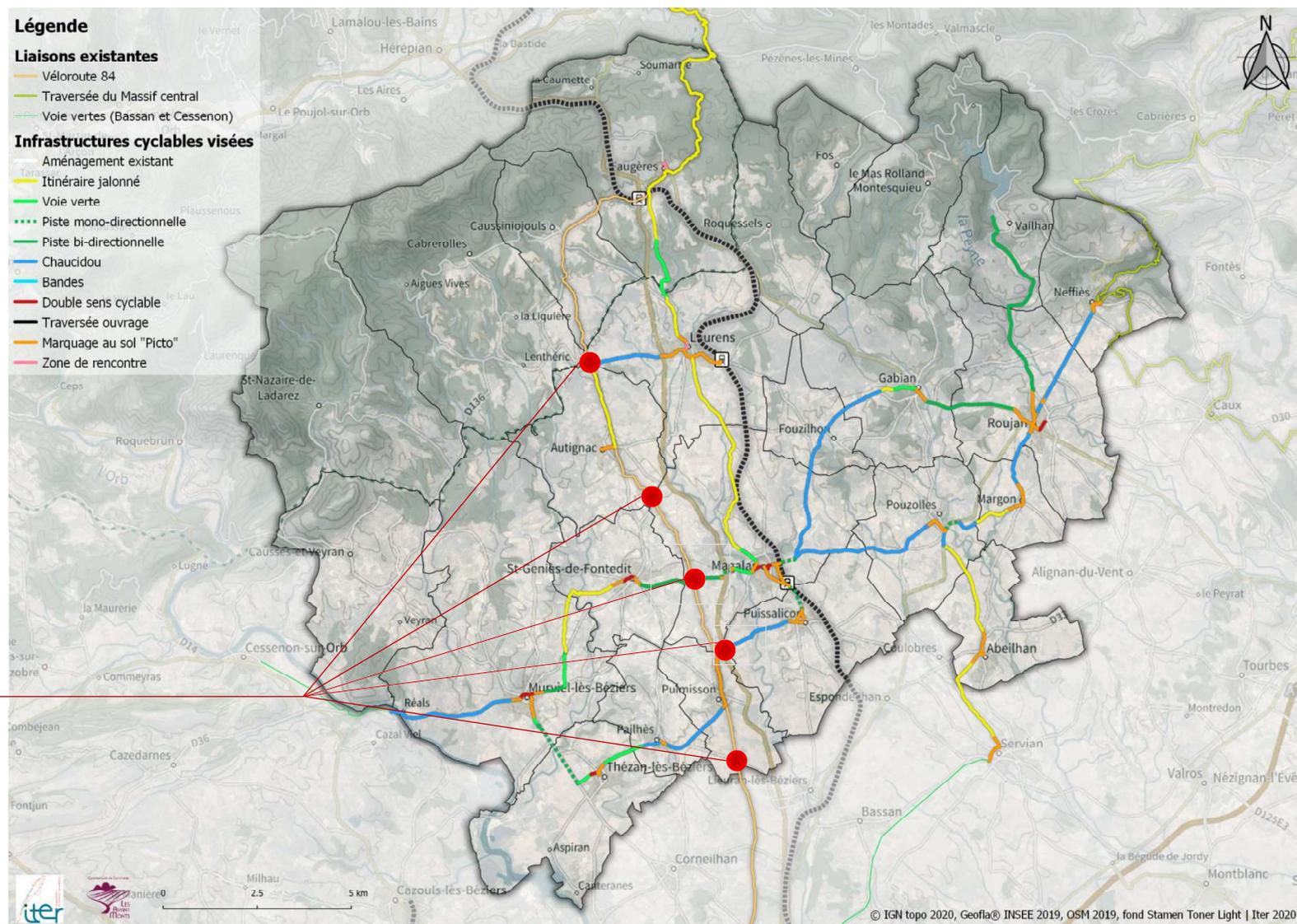
03

**Complément sur la  
stratégie de  
jalonnement piéton**

# Chiffrage des itinéraires du schéma

# Le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux

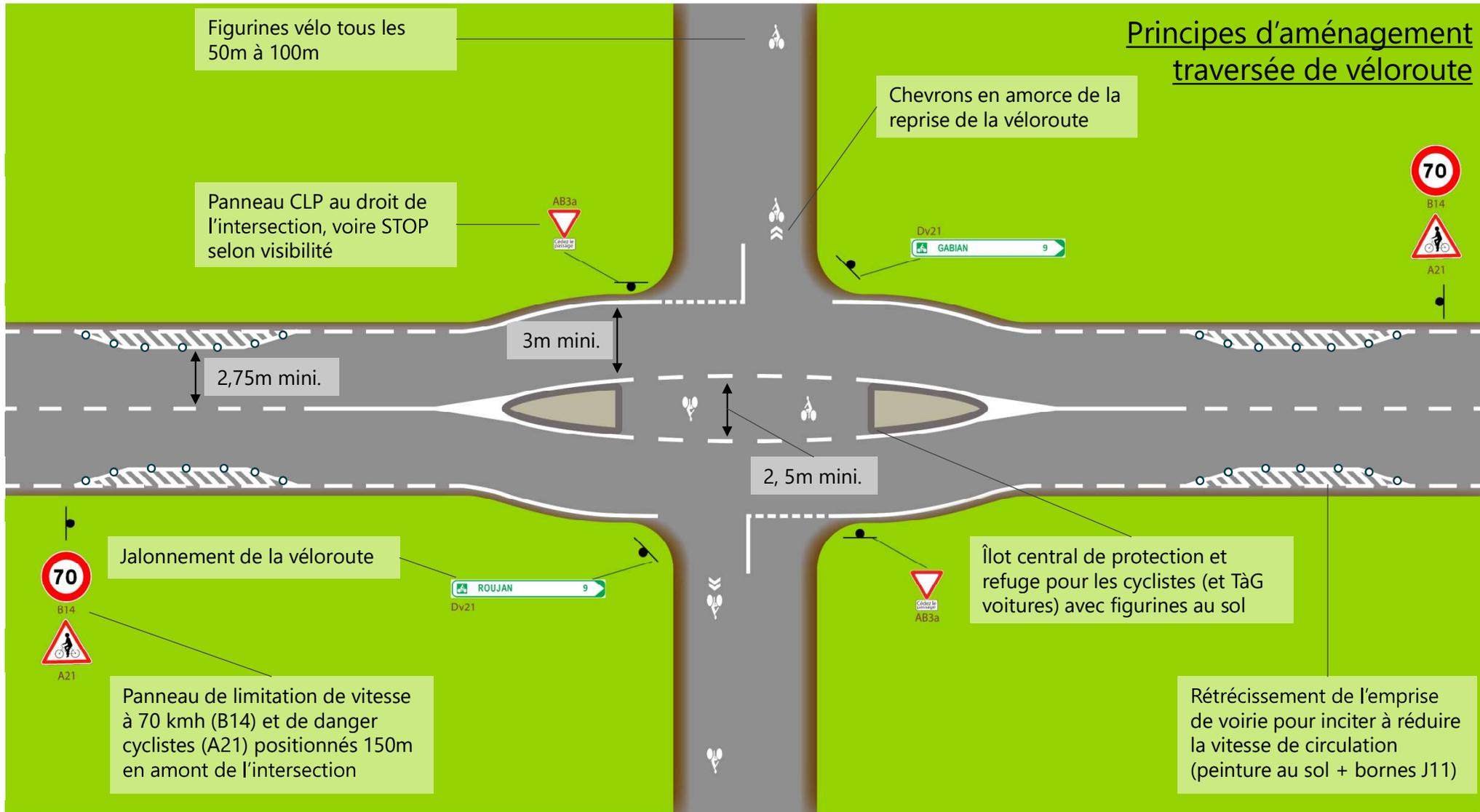
- **16 itinéraires** cyclables identifiés à l'intérieur du territoire et en connexion avec les territoires voisins, soit **90 km** de voirie à aménager
- Des typologies d'infrastructures cyclables variées et adaptées aux caractéristiques du trafic routier, dont :
  - **23 km en sites propres** (voie verte et pistes)
  - **67 km aménagés en voie partagée**
- **Des points durs identifiés**
  - Aux intersections de la V84
  - Pour traverser la D909



# Le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux

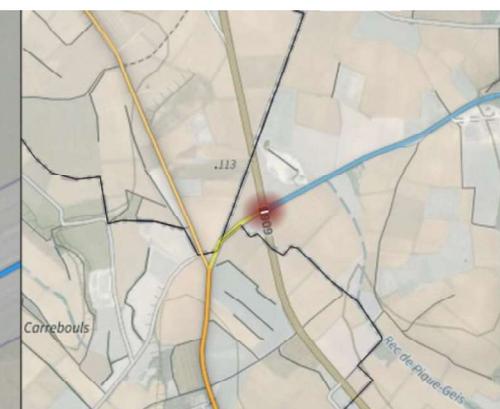
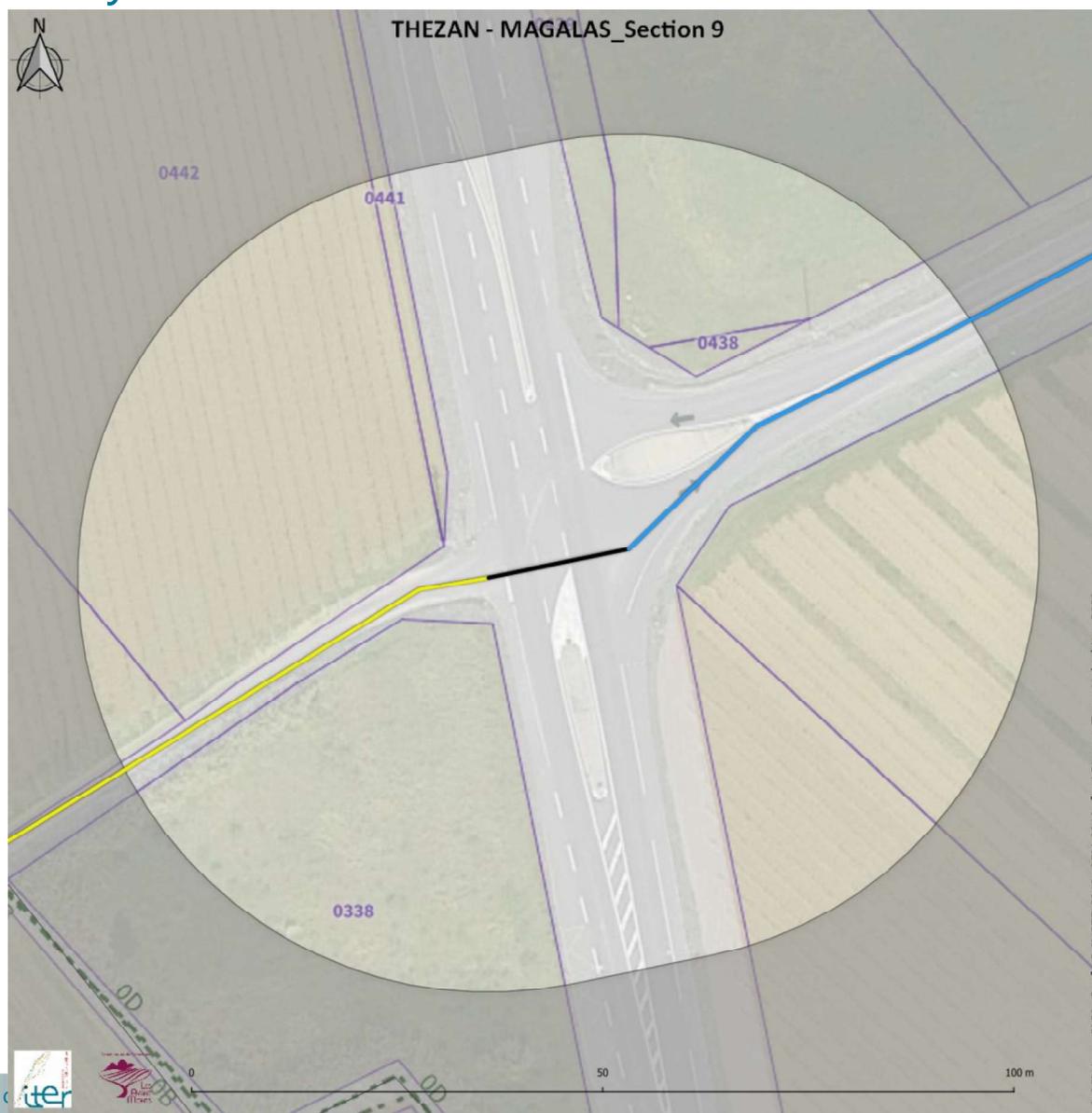
Schéma d'aménagement à valider par le gestionnaire de voirie au regard des contraintes de circulation identifiées sur l'axe principal

## Principes d'aménagement traversée de véloroute



# Le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux

- La nécessité de franchir la départementale en dehors de la chaussée impose la réalisation d'un ouvrage sous-terrain très coûteux envisageable à long terme
- Dans un premier temps la liaison Thézan – Magalas pourra emprunter la V84 puis reprendre l'itinéraire St-Geniès – Magalas



Itinéraire : **THEZAN - MAGALAS**  
 Aménagement projeté : **Traversée ouvrage**  
 Longueur de la section : **17 m**  
 Priorité d'aménagement : **HAUTE**  
 Estimation basse : **906667 €**  
 Estimation haute : **1360000 €**  
 Gestionnaire de voirie : DEPARTEMENT  
 Commune(s) traversée(s) :  
 PUISSALICON

Commentaire  
 Traversée de la départementale par dénivellation

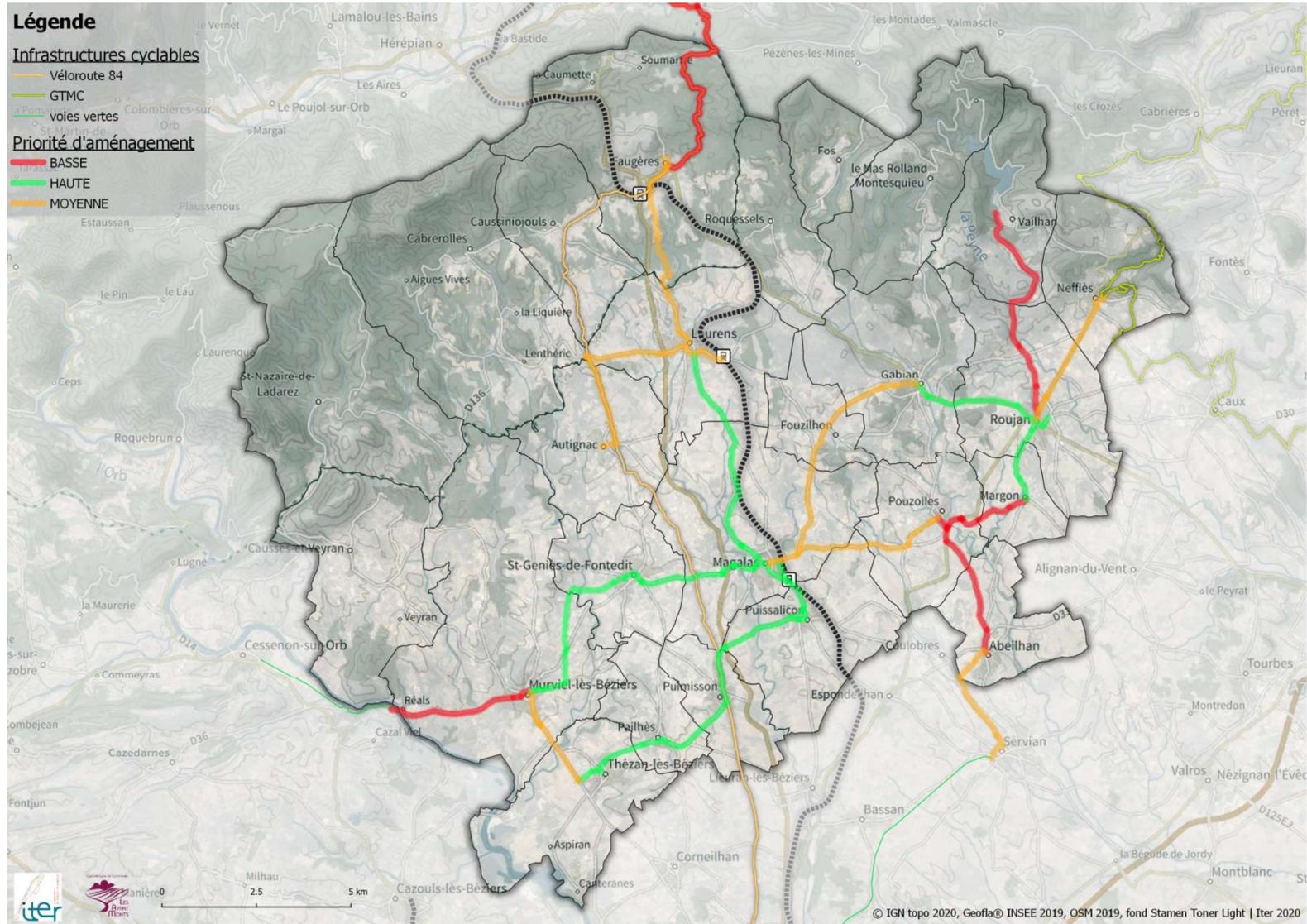
### Aménagements cyclables du schéma

- Itinéraire jalonné
- Voie verte
- - - Piste mono-directionnelle
- Piste bi-directionnelle
- Chaucidou
- Bandes
- Double sens cyclable
- Traversée ouvrage
- Marquage au sol "Picto"
- Zone de rencontre
- Points durs à sécuriser

# Le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux

## 98 km d'itinéraires cyclables, dont :

- 34km en priorité haute
- 35km en priorité moyenne
- 29km en priorité basse



# Schéma des itinéraires cyclables - Synthèse des coûts d'investissement

ITINERAIRE	Priorité d'aménagement	longueur (km)	Estimation basse	Estimation haute
MURVIEL - MAGALAS	HAUTE	9,4	565 000 €	722 000 €
THEZAN - MAGALAS	HAUTE	11,6	1 462 000 €	2 140 000 €
FAUGERE - LAURENS	MOYENNE	5,9	168 000 €	238 000 €
GABIAN - ROUJAN	HAUTE	4,1	877 000 €	1 134 000 €
MURVIEL - THEZAN	MOYENNE	2,9	527 000 €	660 000 €
POUZOLLES - ABEILHAN	BASSE	3,7	33 000 €	53 000 €
AUTIGNAC - LAURENS	MOYENNE	6,8	265 000 €	437 000 €
ROUJAN - NEFFIES	MOYENNE	3,9	87 000 €	131 000 €
MAGALAS - GABIAN	MOYENNE	6,4	106 000 €	147 000 €
FAUGERES - BEDARIEUX	BASSE	12,3	25 000 €	49 000 €
ROUJAN - VAILHAN	BASSE	6,5	1 150 000 €	1 438 000 €
MAGALAS - POUZOLLES	MOYENNE	5,1	242 000 €	320 000 €
MURVIEL - VOIE VERTE CESSANON	BASSE	3,9	105 000 €	158 000 €
ABEILHAN - VOIE VERTE BASSAN	MOYENNE	3,8	26 000 €	42 000 €
LAURENS - MAGALAS	HAUTE	6,6	73 000 €	101 000 €
POUZOLLES - MARGON	BASSE	3,1	87 000 €	118 000 €
MARGON - ROUJAN	HAUTE	2,3	70 000 €	110 000 €
		<b>98 km</b>	<b>5 868 000 €</b>	<b>7 998 000 €</b>

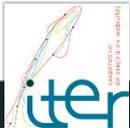
Priorité d'aménagement	GESTIONNAIRE DE VOIRIE	longueur (km)	Estimation basse	Estimation haute
HAUTE	COMMUNE	4,9	92 000 €	125 000 €
	DEPARTEMENT	29,0	2 955 000 €	4 082 000 €
MOYENNE	COMMUNE	9,4	247 000 €	346 000 €
	DEPARTEMENT	25,4	1 174 000 €	1 628 000 €
BASSE	COMMUNE	0,8	3 000 €	5 000 €
	DEPARTEMENT	28,8	1 396 000 €	1 812 000 €

Un investissement total estimé **entre 5,8M€ et 8M€**, soit par priorité d'aménagement :

Priorité d'aménagement	longueur (km)	Estimation basse	Estimation haute
HAUTE	34,0	3 047 000 €	4 207 000 €
MOYENNE	34,8	1 421 000 €	1 974 000 €
BASSE	29,6	1 399 000 €	1 816 000 €

... et par gestionnaire de voirie

La majorité des investissements est portée sur la voirie départementale

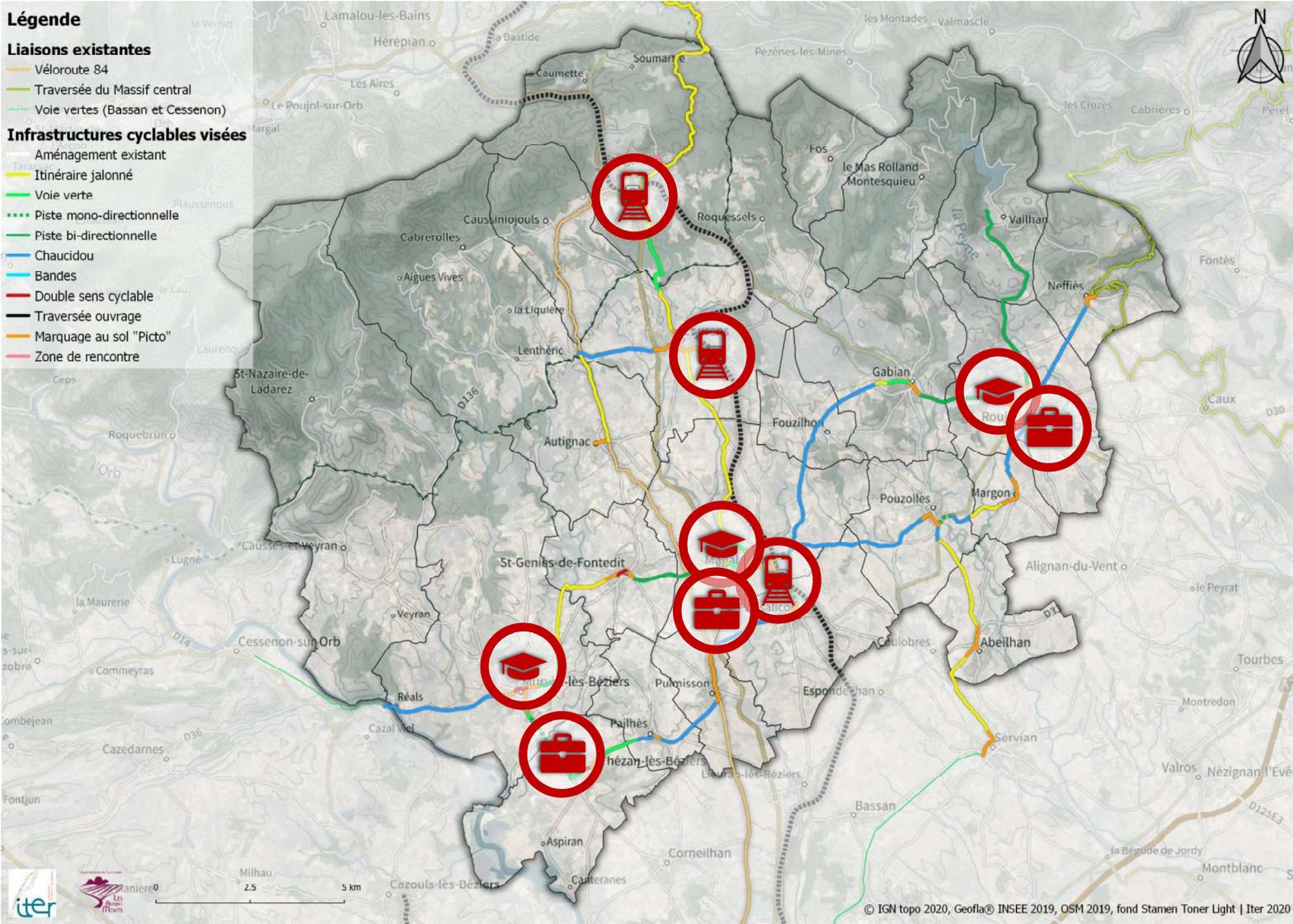


# LA PLANIFICATION DU SCHÉMA

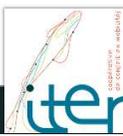
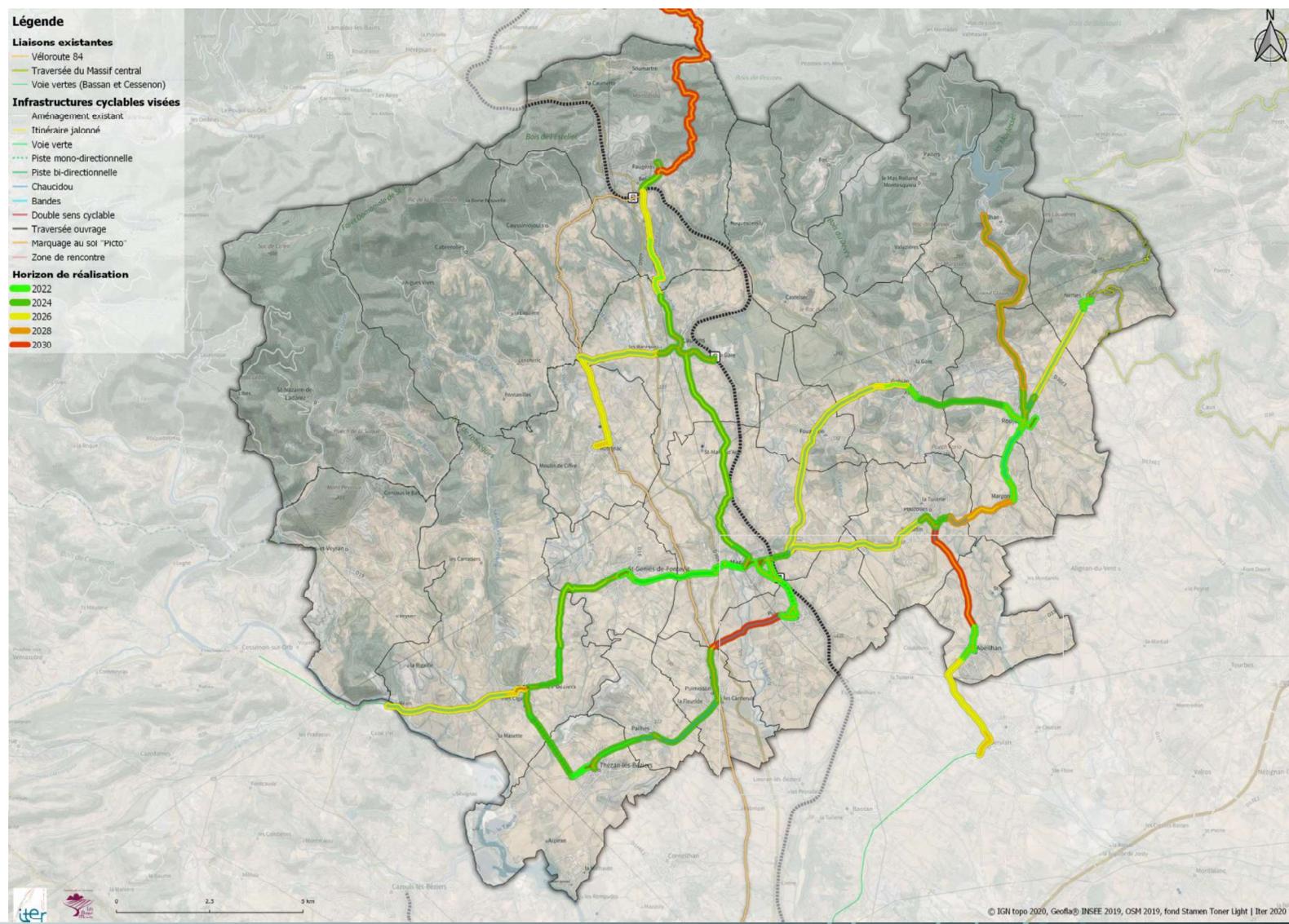
# La planification du schéma – les aménagements de voirie

## Planifier par ordre de priorité

- Sécuriser l'accès aux collèges et écoles
- Accéder aux principales zones d'emplois
- Rabattre vers les pôles gare
- Intégrer les potentiels de déplacements en entrée de bourg
- Tenir compte de la facilité de réalisation des infrastructures



# La planification du schéma – les aménagements de voirie

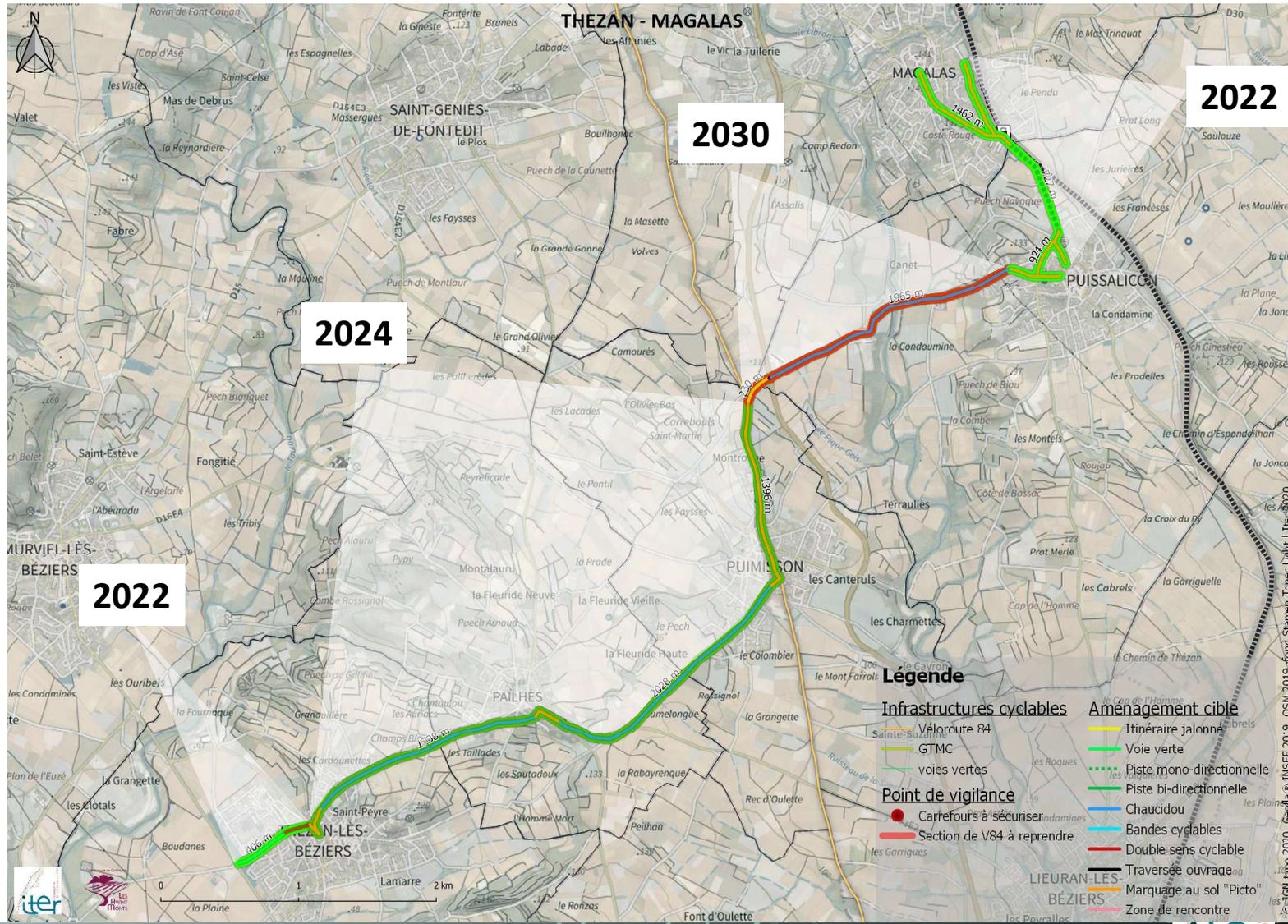


# La planification du schéma – les aménagements de voirie

## Zoom itinéraire Thézan - Magals

Horizon de réalisation :

-  2022
-  2024
-  2026
-  2028
-  2030



2022

2030

2024

2022

# Chiffrage et programmation – Aménagements de voirie

ITINERAIRE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MURVIEL - MAGALAS		378 000 €		266 000 €						
THEZAN - MAGALAS		303 000 €		290 000 €						1 208 000 €
FAUGERE - LAURENS				190 000 €		13 000 €				
GABIAN - ROUJAN		29 000 €		977 000 €						
MURVIEL - THEZAN				594 000 €						
POUZOLLES - ABEILHAN		25 000 €								18 000 €
AUTIGNAC - LAURENS				311 000 €		40 000 €				
ROUJAN - NEFFIES		2 000 €		6 000 €		100 000 €				
MAGALAS - GABIAN						126 000 €				
FAUGERES - BEDARIEUX										37 000 €
ROUJAN - VAILHAN				4 000 €				1 290 000 €		
MAGALAS - POUZOLLES				230 000 €		50 000 €				
MURVIEL - VOIE VERTE CESSENON						132 000 €				
ABEILHAN - VOIE VERTE BASSAN		18 000 €				17 000 €				
LAURENS - MAGALAS				87 000 €						
POUZOLLES - MARGON				71 000 €				32 000 €		
MARGON - ROUJAN		90 000 €								
<b>TOTAL (€)</b>		<b>845 000 €</b>		<b>3 026 000 €</b>		<b>478 000 €</b>		<b>1 322 000 €</b>		<b>1 263 000 €</b>
<b>Linéaire aménagé</b>		<b>13 km</b>		<b>31 km</b>		<b>29 km</b>		<b>8 km</b>		<b>18 km</b>
<i>MOA DEPARTEMENT</i>		<i>821 000 €</i>		<i>2 727 000 €</i>		<i>391 000 €</i>		<i>1 322 000 €</i>		<i>1 264 000 €</i>
<i>MOA COMMUNE</i>		<i>23 000 €</i>		<i>297 000 €</i>		<i>88 000 €</i>		<i>- €</i>		<i>- €</i>



# Chiffrage et programmation – Le schéma

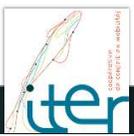
Synthèse du stationnement vélo			
type de support	coût unitaire moyen (hors pose) TTC	quantités	coût total estimatif
Arceaux simples*	150 €	441	66 150 €
Abris**	4 000 €	24	96 000 €
Consigne individuelle sécurisée	3 000 €	30	90 000 €
			<b>252 150 €</b>

\* Un arceau = 2 places

\*\*les arceaux sous l'abri sont comptabilisés dans la section "Arceaux simples"

Années	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>ITINERAIRES DU SCHEMA</b>	<b>845 000 €</b>		<b>3 026 000 €</b>		<b>478 000 €</b>		<b>1 322 000 €</b>		<b>1 263 000 €</b>	
<i>linéaire aménagé (cumul)</i>	13 km		44 km		73 km		81 km		99 km	
<b>STATIONNEMENT</b>	<b>126 000 €</b>		<b>126 000 €</b>							
<i>Nb places arceaux simples</i>	282		282							
<i>Nb places arceaux couverts</i>	159		159							
<i>Nb places consignes sécurisées</i>	15		15							
<b>PLAN D'ACTIONS ET SERVICES</b>	<b>22 000 €</b>		<b>32 000 €</b>		<b>22 000 €</b>		<b>12 000 €</b>		<b>12 000 €</b>	
<i>dont Charte d'aménagement</i>										
<i>dont Zones de circulation apaisée</i>	non chiffré		non chiffré		non chiffré					
<i>dont Location-prêt VAE</i>										
<i>dont Atelier Velonomie (tous les ans)</i>										
<i>dont Communication promotionnelle (tous les 2 ans)</i>										
<b>TOTAL</b>	<b>993 000 €</b>		<b>3 184 000 €</b>		<b>500 000 €</b>		<b>1 334 000 €</b>		<b>1 275 000 €</b>	

Coûts moyens basés sur les fourchettes hautes et basses des estimations



# La stratégie de jalonnement piéton

# A quoi une signalisation piétonne ?

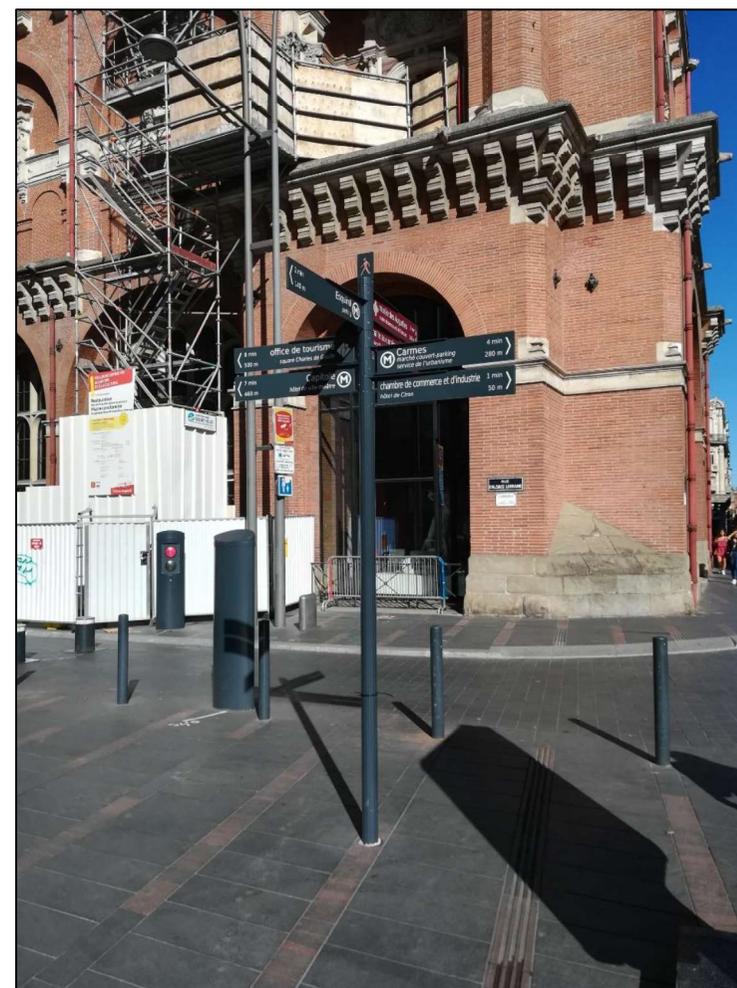
>> Guider les piétons vers les pôles, les **services et les équipements locaux**

## Implantation distincte de la signalisation routière

- Implantation de la signalisation hors voirie
- Panneau directionnel (orientation du panneau vers la direction à prendre)
- Forme et couleur différentes des panneaux directionnelles (de préférence banc sur fond marron ou bleu foncé), non réfléchissantes
- Pictogramme/lieux/temps de parcours

## Peu de contraintes réglementaires

- L'Etat ne développe aucune politique de jalonnement piéton
- Même choix des lieux à jalonner que la SIL (absence de publicité, ...)



Iter 2018

Exemple signalisation piétonne à Toulouse – rue Alsace Lorraine

# A quoi sert une Signalisation d'Information Locale ?

>> Guider l'usager de la route vers les services et les équipements locaux → Normalement dédiée aux automobilistes plus qu'aux piétons.

Les règles de continuité, de lisibilité et de continuité s'appliquent.

Une SIL ne peut être un support de publicité (pré-enseignes) → Le nom n'est pas interdit, mais les images sont limitées aux idéogrammes liés au type de service.

	SIL	Publicité
<b>Objectif</b>	Guider l'usager en déplacement	Informier le public ou attirer son attention
<b>Référence réglementaire</b>	Code de la route Code général des collectivités territoriales Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) Normes	Code de l'environnement et ses décrets d'application
<b>Pouvoir de police</b>	Circulation et stationnement	Affichage
<b>Domaine</b>	Public routier	Privé et public

Signalisation d'information locale : guide technique, CERTU, 2006, 49 p.



Iter 2018

### Castanet-Tolosan

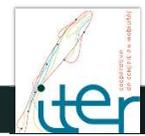
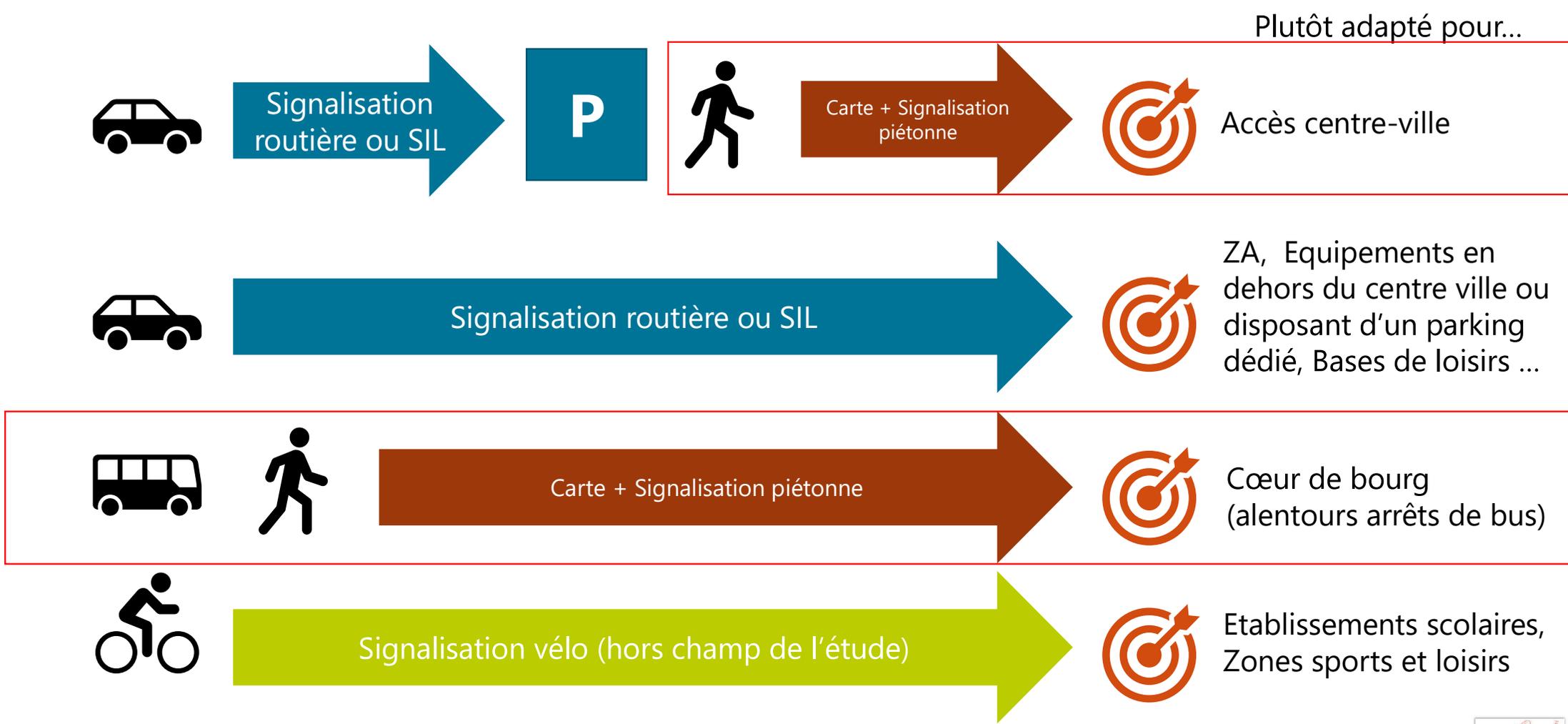
Faible hiérarchisation des informations / Trop de lames / Charte graphique privé / public, mais fond blanc non conforme .... Logo sur lames assimilable à une pré-enseigne



# Exemple de non respect des règles SIL...



# Quelle stratégie pour rabattre vers les pôles de destination ?



## La mise à jour du SIL piéton

Processus de mise à jour de la signalisation d'information locale (à destination des piétons) :  
Objectif >> valoriser le commerce et les services locaux, le patrimoine remarquable

- ❖ Diagnostic de la panneautique existante
- ❖ Hiérarchiser les informations et les lieux à jalonner
- ❖ Tenir compte de l'évolution des tissus urbains et commerciaux
- ❖ Etablissement d'un charte de la panneautique (distinction claire signalisation routière // piétonne)
- ❖ identifier les parcours piétons et les nœuds stratégiques de jalonnement

# Les arbitrages à réaliser pour la SIL piétonne

## Totem de parking

Choix 1

Mise en place de totem ou de groupes de panneaux directionnels intégrant les commerçants qui le désirent (3 indications max par commerce, financé par le commerçant)  
 Pas de panneaux d'orientation piétonne en dehors du parking



## Plans de quartier

Choix 2

Mise en place d'une carte personnalisée pour chaque parking principal, reprenant l'ensemble des commerces sélectionnés à proximité immédiate  
 Pas de panneaux d'orientation piétonne



## Plans du centre-ville

Choix 3

Plan du centre ville affiché sur les parkings principaux, + liste de tous les commerces sélectionnés par grande catégorie (Alimentation, Culture, Restaurants et bars, Mode, Déco, ...)  
 Panneaux d'orientation piétonne aux carrefours stratégiques vers les parkings et vers les principaux quartiers (Bombail, Pyrénées, ...)



# Le totem de parking

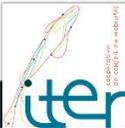
Principe : Sur chaque parking, placer un « totem », ou un groupe de lames directionnelles orientant vers les commerces. Du fait de la contrainte imposée par l'ABF, ces directions ne sont pas rappelées ensuite dans la ville.

Procédure : proposition aux commerçants de désigner jusqu'à 3 emplacements sur lesquels placer des lames directionnelles seront posées, à leur frais (la commune finance les potelets soutenant les lames).

Avantages	Inconvénients
<p>Coûts supportés principalement par les commerçants</p> <p>Lisibilité des lames (nombre limité) depuis les parkings</p> <p>A priori, support durable. Correspond aux annonces faites auprès des commerçants.</p>	<p>L'information sur les commerces est limitée aux parkings d'hyper proximité, sur lesquels l'information est la moins utile (l'enseigne est quasiment visible depuis la rue).</p> <p>Absence de continuité de l'information depuis les parkings les plus éloignés (ceux qui dispose des capacités les plus importantes).</p> <p>Incite à reprendre la voiture pour changer de quartier.</p> <p>Seuls les commerçants qui en ont les moyens sont annoncés.</p> <p>Gestion administrative pour la refacturation des lames commandées par la Ville.</p>



Coût estimé : 900 € pour le support + 350 €/lame, pris en charge par le commerçant



# Le plan de quartier

Principe : Sur chaque parking, placer une carte de quartier présentant l'intégralité des commerces (et des services publics) présents à proximité immédiate (moins d'une minute à pied). Du fait de la contrainte imposée par l'ABF, aucun panneau lié à des commerces n'est placé dans les rues.

Chaque carte est spécifique au parking.

Avantages	Inconvénients
Grande lisibilité des cartes	Absence de vision globale des commerces et services proposées au centre ville.
Sélection relativement faible des commerces et services à représenter.	Incite à reprendre la voiture pour changer de quartier. <i>Les deux premiers inconvénients disparaissent si l'on représente l'ensemble du centre ancien sur les cartes de quartiers.... Mais il devient plus difficile de se repérer sans fléchage piéton pour relier des secteurs entre eux...</i>
Egalité de traitement des commerces	+ de création graphique (une carte spécifique à chaque parking) Résistance au vandalisme ?



Coût estimé : 1600 € pour le support, 1000€ pour la création et l'impression



# Le Plan du centre-ville

Principe : Sur chaque parking, placer une carte du centre ville (avec des secteurs de couleurs différentes, ou des noms de secteurs) avec :

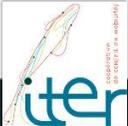
- Les parkings (sur la carte)
- Un point « vous êtes ici »
- La liste des commerçants classés par type de service (colorés en fonction du secteurs et complétés de la localisation sur la carte )

Les cartes sont communes à tous les parkings. Les piétons sont ensuite guidés entre les quartiers via des flèches placées aux carrefours principaux. Ces flèches indiquent les secteurs à proximité et un temps de parcours à pied.



Avantages	Inconvénients
Mise en valeur de l'ensemble du centre ville (revitalisation des secteurs moins fréquentés)	Moins bonne visibilité
Incitation à la marche à pied	Résistance au vandalisme ?
Repérage des itinéraires dans la ville	
Egalité de traitement des commerces	

Coût estimé : 2500 € / support + 2000 € pour la création graphique

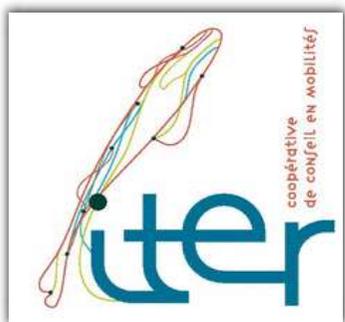


## Qui annoncer ?

Contraintes : limiter le nombre de citations et garder une bonne lisibilité de l'ensemble

- Filtre 1 : Uniquement les ERP recevant le public au moins 5 jours / semaine
- Filtre 2 : Commerces ouverts au public au moins 5 jours par semaine
- Filtre 3 : Services essentiels de santé (médecin, laboratoire d'analyse, Pharmacie)
- Filtre 4 : Associations recevant du public

Les services publics, parkings, monuments historique, arrêts de bus et gare sont représentés sur la carte



Document élaboré par :

**Sylvain VIDAL**  
Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE  
T : 07 84 93 05 90 - 05 62 73 53 93  
[Sylvain.vidal@iternet.org](mailto:Sylvain.vidal@iternet.org)



**A D E M E**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

